



Hak Cipta Dilindungi Undang-Undang

1. Dilarang mengutip sebagian atau seluruh karya tulis ini tanpa mencantumkan dan menyebutkan sumber:

- Pengutipan hanya untuk kepentingan pendidikan, penelitian, penulisan karya ilmiah, penyusunan laporan, penulisan kritik atau tinjauan suatu masalah.
- Pengutipan tidak merugikan kepentingan yang wajar Unand.

2. Dilarang mengumumkan dan memperbanyak sebagian atau seluruh karya tulis ini dalam bentuk apapun tanpa izin Unand.

**TANGGUNG JAWAB PENGEMUDI DAN PEMILIK PO.TANJUNG JAYA DI JALAN
RAYA ATAS KERUGIAN YANG DITIMBULKAN DALAM KECELAKAAN LALU
LINTAS TERHADAP PENUMPANG**


SKRIPSI



Vina Putri Sari

07 140 262

**PROGRAM KEKHUSUSAN HUKUM PERDATA EKONOMI
FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS ANDALAS
PADANG 2012**

	No.Alumni Universitas:	Nama Mahasiswa Vina Putri Sari	No. Alumni Fakultas :
	a) Tempat/Tanggal Lahir: Tanjung Barulak / 24 Maret 1989 b) Nama Orang Tua (Ayah/Ibu): Syafri/ Nurma c) Fakultas: Hukum d) Jurusan: Ilmu Hukum e) No. Bp: 07140262 f) Tanggal Lulus: 11 Januari 2012 g) Predikat Lulus: Sangat Memuaskan h) IPK: 3,00 i) Lama Studi: 4 tahun 5 bulan j) Alamat Orang Tua: Baing Malalo.		

TANGGUNG JAWAB PENGEMUDI DAN PEMILIK PO.TANJUNG JAYA DI JALAN RAYA ATAS KERUGIAN YANG DITIMBULKAN DALAM KECELAKAAN LALU LINTAS TERHADAP PENUMPANG
(Vina Putri Sari, 07 140 262, Fakultas Hukum Universitas Andalas, 74 Halaman, 2012)

ABSTRAK

Pengangkutan saat ini sangat banyak digunakan oleh masyarakat hal tersebut ditandai dengan banyaknya perusahaan pengangkutan yang beroperasi, serta banyaknya masyarakat yang menggunakan berbagai bentuk angkutan darat. Hal ini disebabkan karena pengangkutan merupakan sarana penting dan strategis dalam memperlancar roda perekonomian, memperkuat persatuan dan kesatuan serta mempengaruhi semua aspek kehidupan bangsa dan negara. Dalam penyelenggaraan pengangkutan banyak terdapat resiko-resiko kecelakaan, yang mengakibatkan kerugian bagi pihak-pihak yang terkait dalam pengangkutan tersebut. Setiap kecelakaan merupakan tanggungjawab dari pihak pengangkutan. Sehubungan dengan itu skripsi ini membahas tentang tanggung jawab pemilik dan pengemudi angkutan umum PO.Tanjung Jaya atas kerugian yang timbul akibat kecelakaan lalu lintas. Permasalahan yang diteliti adalah bagaimana bentuk tanggungjawab hukum pengemudi dan pemilik angkutan umum PO.Tanjung Jaya atas kerugian yang ditimbulkan oleh kecelakaan lalu lintas, bagaimana bentuk dan pelaksanaan perjanjian dari PO.Tanjung Jaya terhadap penumpang, dan apa saja kendala yang di hadapi oleh pengemudi dan pemilik kendaraan umum PO.Tanjung Jaya dalam menghadapi ganti kerugian. Untuk menjawab permasalahan itu dilakukan penelitian yang bersifat Yuridis Sosiologis yang bersifat deskriptif, dengan dua sumber data yaitu data primer dan data skunder. Sedangkan teknik pengumpulan data yang dilakukan melalui cara wawancara dan studi dokumen. Data yang diperoleh dianalisa secara kualitatif dengan sifat penelitian deskriptif. Hasil penelitian menunjukan tanggungjawab dari pengusaha yaitu mengasuransikan jiwa penumpang dan pengemudi kepada pihak asuransi yaitu asuransi Jasa Raharja. Sementara itu tanggung jawab pengemudi atas kerugian yang ditimbulkan oleh kecelakaan lalu lintas adalah memberikan pertolongan pertama kepada korban dan membawanya ke rumah sakit. Bentuk dan pelaksanaan perjanjian pengangkutan umum pada perusahaan angkutan PO.Tanjung Jaya umunya bersifat tidak tertulis. Kendala yang di hadapi oleh pengemudi dan pemilik kendaraan umum PO.Tanjung Jaya dalam menghadapi ganti kerugian adalah kurangnya pengasilan dari usaha pengangkutan ini dan keinginan-keinginan dari korban yang sangat memberatkan pihak pengangkut.

Skripsi telah dipertahankan di depan Sidang Penguji dan dinyatakan lulus pada tanggal: 11 Januari 2012

Abstrak telah disetujui oleh penguji:

Tanda Tangan	1)	2)
Nama Terang	Dr. Dahlil Marjon, S.H., M.H.	Wetria Fauzi, S.H., M.H.


Mengetahui:

Ketua Bagian: Syarial Razak, S.H., M.H.

Tanda Tangan

Alumni telah terdaftar ke Fakultas/Universitas dan mendapat Nomor Alumni:

	Petugas Fakultas/Universitas	
No. Alumni Fakultas	Nama	Tanda Tangan
No. Alumni Universitas	Nama	Tanda Tangan

	No. of university alumni :	Name Vina Putri Sari	No. Of faculty Alumni :
	a) Place/ Date of birth: Tanjung Barulak / March 24, 1989 b) Behalf of parents (father/mother): Syafri/ Nurma c) Fakulty: Law d) department: jurisprudence e) BP no. : 07140262 f) Date of graduation: Januari 11 2012 g) Pass predicate: Very satisfactory h) Cumulative achievement index : 3,00 i) Long Study: 4 year 5 month j) Adresses of parents: Baing Malalo.		

RESPONSIBILITY OF DRIVER AND PO.TANJUNG JAYA OWNER ON THE STREET OF

FINANCIAL LOST IS CAUSED TRAFFIC ACCIDENT TO PASSANGER

(Vina Putri Sari, 07 140 262, Faculty of Law Andalas University, 74 page , 2012)

ABSTRACT

Nowadays transportation is used by so many people, that fact is signed by so many transportation enterprise that operate and so many people that use many kind of land transportation, because transportation is the important thing and strategic to make economic matter run well, to strengthen unity and cohesion, and influence all of life aspects of nation and state. There are so many accident risk in transportation that causing financial lost for the side that include of that transportation. Transportation enterprise must to responsible for every accident that happen. Based on that fact, this minithesis explain about responsibility of transportation enterprise's owner and public transportation driver, PO.Tanjung Jaya, for the financial lost that caused by traffic accident. The problem that observe in this minithesis is how law responsibility of the driver and public transportation. PO.Tanjung Jaya owner of financial lost that caused by traffic accident, how program and agreement realization of PO.Tanjung Jaya to the passenger, and what is the obstacle for driver and owner to face the compensation. The research with descriptive yuridis sosiologis characteristic has been with two source of data. That is primer and secunder data. Data is collected by interview and document study. Data is analyzed quantitatively with descriptive characteristic. The result of this study show that a program of owner responsibility are insurance the driver and the passenger to assurance enterprise that is Jasa Raharja. And the responsibility of the driver is to give first aid to the sacrifice and take them to hospital. The program and realization of public transportation's agreement to public transportation PO.Tanjung Jaya unwrite characteristic commonly. The obstacle that face of driver and owner for compensation is shortcoming benefits of this enterprise and the wish of sacrifice makes thing difficult for transportation enterprise.

This minithesis has been defended at the trial examiner and passed on : January 11, 2012

Abstract has been approved by the testers:

signature	1)	2)
Name	Dr. Dahlil Marjon, S.H., M.H.	Wetria Fauzi, S.H., M.H.

Signed:
chairman of the : Syarial Razak, S.H., M.H.

Signature: _____

Alumni have been registered to the faculty/University and got a number alumni:

	Faculty officer /University	
No. Of faculty Alumni :	Name	Signeture
No. of university alumni :	Name	Signeture

KATA PENGANTAR

Dengan penuh ketundukan hati dan kesadaran yang dalam, penulis menyampaikan puji syukur alhamdulillah penulis ucapkan kepada Allah SWT, yang telah menganugerahkan nikmat dan karunia-Nya yang tiada henti kepada penulis. Sholawat dan salam penulis panjatkan kepada sang pembawa kebenaran, suri tauladan sejati untuk manusia yaitu kepada nabi Muhammad SAW sebagai rahmatan lilamin, sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi dengan judul **"TANGGUNG JAWAB PENGEMUDI DAN PEMILIK PO.TANJUNG JAYA DI JALAN RAYA ATAS KERUGIAN YANG DITIMBULKAN DALAM KECELAKAAN LALU LINTAS TERHADAP PENUMPANG"**. Penyusunan skripsi ini dimaksudkan guna memenuhi persyaratan untuk memperoleh gelar Sarjana Hukum Universitas Andalas.

Penyusunan skripsi ini penulis menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari kesempurnaan dan banyak terdapat kekurangan, karena berbagai keterbatasan. Penulis berharap skripsi ini dapat bermanfaat bagi pengembangan ilmu hukum, khususnya hukum pengangkutan. Selesaiannya penyusunan skripsi ini, tidak terlepas dari bantuan dari berbagai pihak sehubungan dengan itu penulis ingin menyampaikan ucapan terima kasih dengan penuh rasa hormat kepada :

1. Bapak Dr. H. Werry Darta Taifur, SE., MA., selaku Rektor Universitas Andalas.

2. Bapak Dr. Yuliandri, SH., MH., selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Andalas, Bapak Pembantu Dekan I Yoserwan, SH.,M.H.,LLM., Bapak Pembantu Dekan II Frenadin Adegustara, SH., MH., dan Bapak Pembantu Dekan III Kurnia Warman, SH., MH.
3. Bapak Syahrial Razak, SH.,M.H Selaku Ketua bagian Hukum Perdata Universitas Andalas sekaligus pembimbing penulis dalam menulis skripsi ini dan Ibuk Misnar Syam, SH.,M.H selaku Sekretaris bagian Hukum Perdata Fakultas Hukum Universitas Andalas.
4. Bapak Firmansyah, SH., selaku pembimbing penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.
5. Bapak Dr. Dahlil Marjon, S.H., M.H. dan ibuk Wetria Fauzi, S.H., M.H. sebagai tim penguji dari skripsi ini.
6. Kedua orang tua penulis H. Syafri dan Hj. Nurma (alm), serta saudara-saudara penulis yaitu Muktar Salim, SE., Meri Wati SH.,MKn., dan Eti Marlina, S.Farm.,Apt., yang menjadi penyemangat bagi penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.
7. Seluruh staf pengajar dan pegawai Fakultas Hukum Universitas Andalas.
8. Teman-teman Alumni SMAN 10 Padang khususnya lokal IPS1 angkatan 2007 yaitu Devi Sylvia, Keshy Meida, SH., Puspita Sari dan Silky Putri Maiza.
9. Teman-teman BP. 07 Fakultas Hukum Universitas Andalas Ex Lokal 4 khususnya Ira Wahyuni, Putri Rahmi, Cynthia Sukma R, SH., Media Pan

Karsih, SH., Nandy Idaman Metra, SH., serta teman-teman lain yang ikut memberi semangat dan motivasi dalam penyusunan skripsi ini.

10. Pimpinan PO.Tanjung Jaya beserta seluruh karyawan.

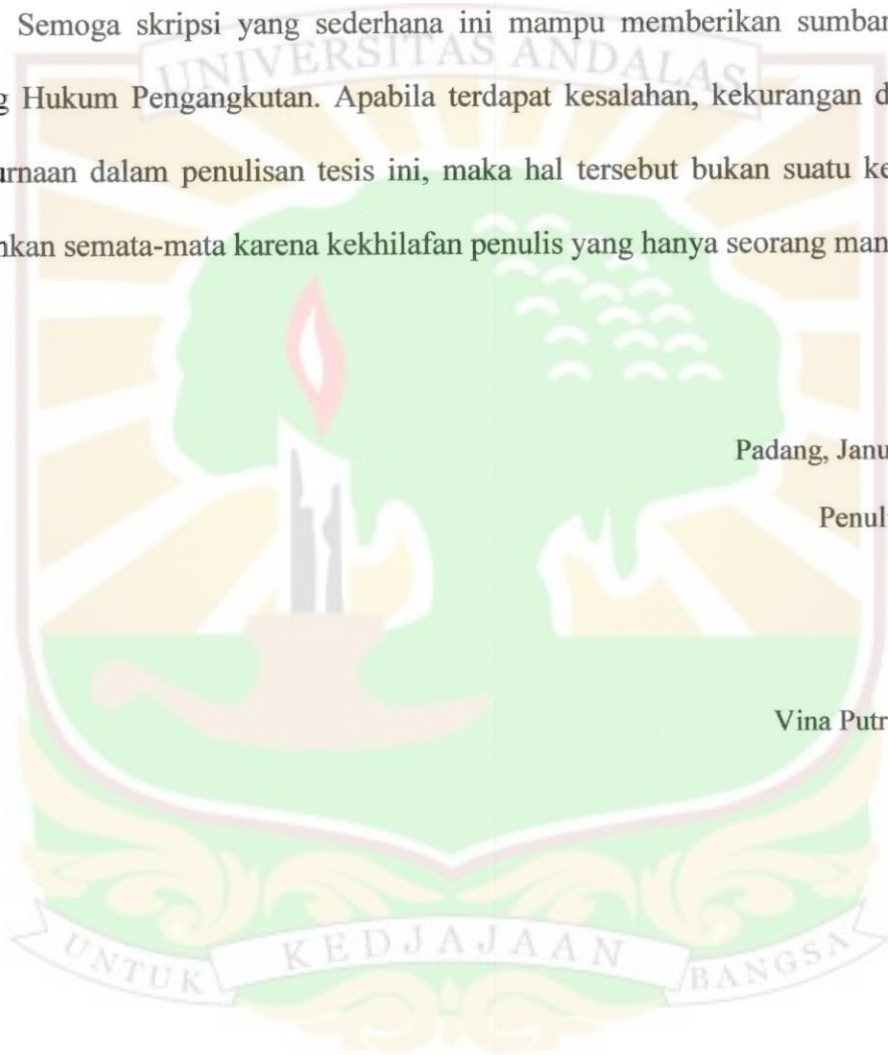
11. Teman-teman di ijo lumut yaitu Lola Prima Yunita, Kartika Desi Ana, Fuji, Erna, Via, Desi, Anggun, Fresti, dan Helen.

Semoga skripsi yang sederhana ini mampu memberikan sumbangsih pada bidang Hukum Pengangkutan. Apabila terdapat kesalahan, kekurangan dan ketidak sempurnaan dalam penulisan tesis ini, maka hal tersebut bukan suatu kesengajaan, melainkan semata-mata karena kekhilafan penulis yang hanya seorang manusia biasa,

Padang, Januari 2011

Penulis

Vina Putri Sari



DAFTAR ISI

LEMBARAN PENGESAHAN

ABSTRAK	i
KATA PENGANTAR.....	iii
DAFTAR ISI	vi
DAFTAR TABEL	ix
DAFTAR LAMPIRAN	x
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang.....	1
B. Rumusan Masalah	5
C. Tujuan Penelitian.....	5
D. Manfaat Penelitian.....	6
E. Metode Penelitian.....	7
F. Sistematika Penulisan.....	11
BAB II TINJAUAN KEPUSTAKAAN	13
A. Perjanjian.....	13
B. Pengangkutan di Darat	17
C. Perjanjian Pengangkutan	27
D. Tanggung Jawab Pengangkutan... ..	33
E. Tinjauan Umum tentang Kerugian	35

F. Asuransi.....	37
BAB III HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....	44
A. Gambaran Umum PO.Tanjung Jaya.....	44
B. Tanggung Jawab dari Pengemudi dan Pemilik Kendaraan Angkutan Umum PO.Tanjung Jaya atas Kerugian yang Ditimbulkan oleh Kecelakaan Lalu Lintas..	48
C. Bentuk dan Pelaksanaan Perjanjian Pengangkutan Umum pada Perusahaan Angkutan Umum PO.Tanjung Jaya.....	59
D. Kendala yang di Hadapi oleh Pengemudi dan Pemilik Kendaraan Umum PO.Tanjung Jaya Dalam Menghadapi Ganti Kerugian	66
BAB IV PENUTUP.....	70
A. Kesimpulan.....	70
B. Saran-saran	71
DAFTAR PUSTAKA.....	
LAMPIRAN.....	

DAFTAR TABEL

Tabel I : Rincian daftar mobil angkutan PO.Tanjung Jaya	45
---	----



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Negara Republik Indonesia merupakan negara yang dianugrahi oleh Tuhan Yang Maha Esa sebagai negara kepulauan yang terdiri dari beribu pulau, untuk menghubungkan satu sama lain, transportasi sangat berperan diperlukan. Transportasi merupakan sarana yang sangat penting dan strategis dalam memperlancar roda pembangunan, memperkuat persatuan dan kesatuan serta mempengaruhi semua aspek kehidupan bangsa dan negara. Transportasi juga berperan sebagai penunjang, pendorong pertumbuhan daerah yang berpotensi namun belum berkembang, dalam upaya peningkatan dan pemerataan pembangunan serta hasil-hasilnya.

Pentingnya transportasi tersebut tercermin pada meningkatnya kebutuhan akan jasa angkutan bagi pemindahan orang serta barang dari dan keseluruh pelosok tanah air, bahkan dari dan ke luar negeri. Jasa angkutan ini dapat berupa angkutan darat, laut dan udara. Namun yang lebih sering digunakan masyarakat adalah angkutan darat.

Jasa pengangkutan darat khususnya armada bus angkutan umum merupakan sarana yang penting bagi masyarakat, khususnya masyarakat golongan kelas menengah kebawah dalam rangka untuk dapat mengantar penumpang dengan selamat sampai tujuan. Dalam pelaksanaan jasa pengangkutan ini diperlukan suatu bentuk

perlindungan bagi para pengguna jasa transportasi angkutan darat ini, tujuannya agar para penumpang dapat merasakan bahwa dalam penggunaan jasa pengangkutan darat khususnya bagi armada bus, mereka benar-benar merasakan telah terlindungi. Harus ada jaminan keselamatan terhadap penumpang, dan ganti kerugian yang sesuai harus diberikan apabila terjadi kecelakaan dalam penyelenggaraan pengangkutan yang menimbulkan cedera maupun hilangnya jiwa penumpang yang disebabkan oleh kesalahan pihak penyelenggara jasa transportasi armada bus, baik dari pihak pengusaha maupun dari pemerintah. Telah menjadi kewajiban pihak pengangkutan untuk mengangkut penumpang atau barang sejak tempat pemberangkatan sampai ke tempat tujuan yang telah disepakati dengan selamat.¹

Sebelum terselenggaranya pengangkutan, terlebih dahulu antara penumpang dan perusahaan penyedia jasa angkutan mengadakan perjanjian pengangkutan. Umumnya perjanjian tersebut dibuat secara tidak tertulis (lisan), dan perjanjiannya itu pada umumnya juga tidak dibuat secara terperinci dikarenakan asas perjanjian pengangkutan yang tidak mengharuskan dibuat dalam bentuk tertulis. Apabila dalam perjanjian yang dibuat tidak ditemukan kewajiban dan hak secara lengkap, maka berdasarkan asas pelengkap dalam perjanjian, ketentuan-ketentuan mengenai kewajiban dan hak yang berlaku adalah yang terdapat dalam undang-undang yang mengatur pengangkutan darat.

¹ Abdulkadir muhammad "*Hukum Pengangkutan Niaga*", PT Chitra Aditya Bakti, Bandung, 2008, hlm 2.

Pentingnya peranan transportasi tersebut, membuat lalu lintas dan angkutan jalan harus ditata dalam suatu sistem transportasi nasional secara terpadu dan untuk mewujudkan tersedianya jasa transportasi yang sesuai dengan tingkat kebutuhan lalu lintas dan pelayanan angkutan yang tertib, nyaman, cepat, teratur, lancar dan biaya yang terjangkau oleh daya beli masyarakat. Pemerintah telah mengeluarkan kebijakan di bidang transportasi darat, untuk mengatur masyarakat dalam melakukan kegiatan transportasi yaitu Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta Peraturan Pemerintah No. 41 Tahun 1993 tentang Angkutan Jalan. Berlakunya Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tersebut diharapkan dapat membantu memberikan kepastian hukum bagi pihak-pihak yang terkait baik secara langsung maupun tidak langsung dengan penyelenggaraan jasa angkutan tersebut, sehingga tidak ada pihak yang lari dari tanggungjawabnya.

Ketentuan Pasal 234 ayat 1 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 menyatakan pengemudi, pemilik kendaraan bermotor, dan/ atau perusahaan angkutan umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang dan/ atau pemilik barang dan/atau pihak ketiga karena kelalaian pengemudi. Ketentuan pasal tersebut menjelaskan bahwa apabila terjadi kecelakaan lalu lintas, pengemudilah yang bertanggung jawab secara pribadi untuk mengganti kerugian yang ditimbulkan karena kelalaian atau kesalahannya. Pihak pengangkut juga memiliki kewajiban yaitu mengikuti asuransi, guna meringankan beban pengusaha dalam menghadapi ganti kerugian, sesuai dengan Pasal 237 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, yang mengatakan bahwa :

- (1) Perusahaan Angkutan Umum wajib mengikuti program asuransi kecelakaan sebagai wujud tanggung jawabnya atas jaminan asuransi bagi korban kecelakaan.
- (2) Perusahaan Angkutan Umum wajib mengasuransikan orang yang dipekerjakan sebagai awak kendaraan.

Menyadari bahwa dalam pelaksanaan jasa transportasi pengangkutan banyak mengandung resiko, seperti kecelakaan dan hal lainnya yang dapat merugikan pihak-pihak yang terkait dengan pelaksanaan pengangkutan tersebut, maka penulis tertarik untuk membahas lebih khusus mengenai bagaimana tanggung jawab pengemudi dan pemilik angkutan umum yang dalam hal ini dijadikan skripsi dengan judul **“TANGGUNG JAWAB PENGEMUDI DAN PEMILIK PO. TANJUNG JAYA DI JALAN RAYA ATAS KERUGIAN YANG DITIMBULKAN DALAM KECELAKAAN LALU LINTAS TERHADAP PENUMPANG.”**

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan di atas, maka ada beberapa hal yang menjadi permasalahan yang ingin dibahas dalam penelitian ini, yaitu :

1. Bagaimana tanggung jawab hukum pengemudi dan pemilik kendaraan angkutan umum PO.Tanjung Jaya atas kerugian yang ditimbulkan dari kecelakaan lalu lintas?
2. Bagaimana bentuk dan pelaksanaan perjanjian dari PO.Tanjung Jaya terhadap penumpang?
3. Apa saja kendala yang di hadapi oleh pengemudi dan pemilik kendaraan umum Po.Tanjung Jaya dalam menghadapi ganti kerugian?

C. Tujuan Penelitian

Adapun yang menjadi tujuan penelitian dalam penulisan skripsi ini adalah:

1. Untuk mengetahui tanggung jawab dari pengemudi dan pemilik kendaraan angkutan umum PO.Tanjung Jaya atas kerugian yang ditimbulkan oleh kecelakaan lalu lintas.
2. Untuk mengetahui bentuk dan pelaksanaan perjanjian pengangkutan pada perusahaan angkutan PO.Tanjung Jaya.
3. Untuk mengetahui kendala yang di hadapi oleh pengemudi dan pemilik kendaraan umum PO.Tanjung Jaya dalam menghadapi ganti kerugian.

D. Manfaat Penelitian

Manfaat dari penelitian yang penulis lakukan adalah sebagai berikut:

1. Manfaat praktis

Manfaat penelitian ini khususnya bagi penulis sendiri adalah untuk melatih diri dan kemampuan penulis dalam mengembangkan wawasan dan pengetahuan dalam suatu karya ilmiah mengenai tanggungjawab pengemudi dan pemilik kendaraan umum di jalan raya atas kerugian yang ditimbulkan dalam kecelakaan lalu lintas khususnya PO.Tanjung Jaya.

2. Manfaat teoritis

a. Bagi para pihak

Bagi para pihak manfaat penelitian ini untuk memberikan masukan-masukan yang bermanfaat bagi para pihak yang terkait (perusahaan dan pengusaha transportasi) mengenai bagaimana cara atau langkah yang akan ditempuh dalam pertanggungjawaban pengemudi dan pemilik kendaraan umum di jalan raya atas kerugian yang ditimbulkan dalam kecelakaan lalu lintas.

b. Bagi masyarakat

Dapat memberikan informasi dan pengetahuan bagi masyarakat mengenai tata cara dalam menenuntut pertanggungjawaban pengemudi dan pemilik kendaraan umum di jalan raya atas kerugian yang ditimbulkan dalam kecelakaan lalu lintas.

E. Metode Penelitian

Diperlukan beberapa metode penelitian untuk menjawab masalah yang penulis teliti yaitu:

1. Pendekatan masalah.

Dalam penulisan ini, penulis menggunakan metode yuridis sosiologis (empiris) yaitu, suatu penelitian yang menggunakan bahan kepustakaan atau data sekunder sebagai data awalnya kemudian dilanjutkan dengan data primer atau data lapangan, khususnya mengenai pelaksanaan jaminan keselamatan penumpang jasa transportasi angkutan umum.²

2. Sifat penelitian.

Penelitian ini bersifat deskriptif, karena dari hasil penelitian ini diharapkan dapat memperoleh gambaran yang menyeluruh tentang tanggungjawab pengemudi dan pemilik angkutan umum PO.Tanjung Jaya di jalan raya atas kerugian yang ditimbulkan dalam kecelakaan lalu lintas.

3. Jenis data.

Berkaitan dengan perumusan masalah dalam penelitian ini, maka jenis data yang digunakan adalah:

² Amirudin dan Zainal Asikin, *"Pengantar Metode Penelitian Hukum"*, PT Raja Grafindo, Jakarta, 2004, hlm. 133.

a. Data primer.

Data primer merupakan data yang diperoleh langsung dari lapangan yaitu data dari perusahaan PO.Tanjung Jaya. Data ini diperoleh melalui wawancara yang dilakukan dengan responden yang diawali dengan pembuatan daftar pertanyaan selanjutnya dilakukan pencatatan hasil wawancara tersebut.

b. Data sekunder.

Data sekunder merupakan data penunjang dari data primer yang diperoleh dari bahan-bahan literatur atau bahan yang didapat melalui penelitian kepustakaan untuk mendapatkan :

1) Bahan hukum primer.

yaitu bahan hukum yang mengikat, yang terdiri dari norma atau kaedah dasar, peraturan-peraturan dasar, peraturan perundang-undangan, diantaranya:

- a. Kitab Undang-Undang Hukum Perdata.
- b. Kitab Undang-Undang Hukum Pidana.
- c. Kitab Undang-Undang Hukum Dagang.
- d. Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana.
- e. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- f. Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1992 tentang Prasarana dan lalu lintas jalan.

2) Bahan hukum skunder.

yaitu bahan-bahan penelitian yang berasal dari literature berupa buku-buku atau makalah-makalah.

4. Populasi dan sampel.

- a. Populasi adalah keseluruhan unit atau masyarakat (dapat juga berbentuk gejala atau peristiwa) yang mempunyai ciri-ciri yang sama. Populasi dalam penelitian ini adalah keseluruhan dari objek penelitian diantaranya pihak pemilik, pengemudi dan pengguna jasa angkutan umum PO.Tanjung Jaya.
- b. Penarikan sampel dilakukan dengan teknik *purposive sampling* (purposif sampel). Teknik purposif sampel yaitu pemilihan sekelompok subjek atas ciri-ciri atau sifat-sifat tertentu yang dipandang mempunyai sangkut paut yang erat dengan ciri-ciri atau sifat- sifat populasi yang sudah diketahui. Penelitian ini menggunakan sampel yaitu penumpang, pengemudi dan pemilik angkutan umum PO.Tanjung jaya. Seluruh sampel yang ditetapkan akan dijadikan responden dalam penelitian ini.

5. Teknik pengumpulan data.

Teknik pengumpulan data yang dilakukan :

a. Wawancara.

Wawancara merupakan situasi peran antara pribadi bertatap muka (*face to face*) ketika seseorang yakni pewawancara mengajukan pertanyaan-

pertanyaan yang dirancang untuk memperoleh jawaban-jawaban relevan dengan masalah penelitian kepada seseorang, dan bisa juga memungkinkan timbulnya pertanyaan baru secara spontan sebagai reaksi atas jawaban narasumber. Wawancara yang penulis lakukan yakni terhadap :

- 1) Penumpang
- 2) Pengemudi, dan
- 3) Pemilik PO.Tanjung Jaya

b. Studi dokumen.

Studi dokumen adalah pengumpulan data yang mengidentifikasi semua data sekunder yakni semua data yang diperoleh dalam bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder.

6. Pengolahan data dan analisis data.

1. Pengolahan data.

Pengelolaan data adalah kegiatan merapikan data hasil pengumpulan data dilapangan sehingga siap pakai untuk dianalisi.³

Setelah data yang diperlukan berhasil diperoleh, maka penulis melakukan pengolahan terhadap data tersebut. Dengan cara editing yaitu dengan cara meneliti kembali terhadap catatan-catatan, berkas-berkas, informasi dikumpulkan oleh para pencari data yang diharapkan dapat meningkatkan mutu kehandalan data yang hendak di analisis.

Semua data yang diperoleh diolah melalui proses:

³ Bambang Waluyo, *Penelitian Hukum Dalam Praktek*, Sinar Grafika, Jakarta, 1999, hlm. 72.

a. Editing.

Data yang telah diperoleh, tidak seluruhnya yang dimasukkan tetapi dipilih data-data yang diperlukan dan berkaitan dengan permasalahan, sehingga diperoleh data yang lebih terstruktur.

b. Coding.

Coding adalah pemberian tanda-tanda terhadap data yang telah diperoleh.

2. Analisis data.

Data-data yang diperoleh, dianalisis secara yuridis dan dipaparkan secara kualitatif, yaitu penggambaran hasil penelitian dengan menggunakan kalimat-kalimat, agar hasil penelitian ini lebih mudah dipahami. Apabila terdapat data yang kuantitatif, penulis akan mencatatkannya di dalam hasil penelitian demi kelengkapan informasi yang berkaitan dengan permasalahan yang diteliti atau sebagai data pendukung.

F. Sistematika Penulisan

Agar penelitian proposal ini lebih terarah dan teratur, maka diperlukan suatu sistematika penulisan dalam penyusunannya yang terdiri atas 4 (empat) bab, yaitu :

BAB I : PENDAHULUAN

Pada Bab pendahuluan ini penulis menguraikan mengenai latar belakang pemilihan judul, perumusan permasalahan yang akan

dibahas, tujuan penulisan, manfaat dari penelitian yang dilakukan, metode yang digunakan dalam melakukan penelitian, dan sistematika penulisan.

BAB II : TINJAUAN KEPUSTAKAAN

Dalam Bab II memuat tentang tinjauan umum tentang perjanjian, pengangkutan di darat, perjanjian pengangkutan, tanggungjawab pengangkut dan juga tinjauan umum tentang kerugian serta asuransi.

BAB III : HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Pada Bab ini menjelaskan dan membahas mengenai, tanggungjawab pengemudi dan pemilik kendaraan angkutan umum PO.Tanjung Jaya atas kerugian yang ditimbulkan oleh kecelakaan lalu lintas, bentuk dan pelaksanaan perjanjian pengangkutan dengan angkutan umum pada perusahaan PO.Tanjung Jaya, serta kendala yang dihadapi oleh pengemudi dan pemilik kendaraan umum PO.Tanjung Jaya dalam menghadapi tuntutan ganti kerugian.

BAB IV : PENUTUP

Pada Bab ini, penulis memberikan kesimpulan tentang apa yang telah penulis paparkan pada bab-bab sebelumnya, dan memberikan saran-saran yang dianggap perlu, serta mencantumkan daftar pustaka

BAB II

TINJAUAN KEPUSTAKAAN

A. Perjanjian.

1. Pengertian Perjanjian.

Berbicara mengenai pengertian perjanjian sampai saat ini belum dicapai kesepakatan, baik oleh undang-undang maupun dari pendapat para sarjana. Hal ini disebabkan dari sudut pandang mereka dalam memberikan pengertian perjanjian yang sangat luas ruang lingkupnya. Meskipun begitu inti dari pengertian yang diberikan itu sebenarnya memiliki persamaan antara yang satu dengan yang lainnya.

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia yang dimaksud dengan perjanjian adalah persetujuan (tertulis/ tidak) yang dibuat oleh dua belah pihak atau lebih, masing-masing berjanji menaati apa-apa yang tersebut dalam perjanjian itu. Dari pengertian tersebut terlihat bahwa pengertian perjanjian menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia memakai istilah persetujuan atau dengan kata lain perjanjian itu adalah persetujuan.

Untuk lebih jelas, kita dapat melihat beberapa pengertian perjanjian baik itu menurut undang-undang maupun menurut para sarjana.

a. Pengertian perjanjian menurut undang-undang (KUH Perdata).

Ketentuan umum mengenai perjanjian diatur dalam Bab II Buku III Kitab Undang-undang Hukum Perdata (KUHPerdata) Pasal 1313-Pasal 1351, sedangkan ketentuan khusus diatur dalam Bab VII A Buku III KUH Perdata yang mengatur tentang perjanjian-perjanjian khusus. Pengertian perjanjian menurut KUH Perdata terdapat pada pasal 1313 yang menyatakan bahwa “suatu perjanjian adalah suatu perbuatan dengan mana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang

atau lebih”.

Pengertian perjanjian yang dikemukakan dalam Pasal 1313 KUH Perdata ini sebenarnya kurang sempurna dan kurang memuaskan, karena ada beberapa kelemahan yang terkadang dalam pasal tersebut. Kelemahan-kelemahan ini adalah sebagai berikut:

- 1) Hanya menyangkut sepihak saja, hal ini diketahui dari rumusan “satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang lain atau lebih”. Padahal perjanjian itu timbal balik, artinya perjanjian baru terjadi apabila sudah ada kesepakatan antara kedua belah pihak.
- 2) Kata “perbuatan”, dalam hal ini menyatakan juga perbuatan tanpa konsesus (*zaakwarneming*), perbuatan melawan hukum (*onrechtmatigedaad*), seharusnya disini dipakai kata “perbuatan hukum”.
- 3) Pengertian perjanjian terlalu luas, disebabkan karena pengertian perjanjian yang dikemukakan oleh Pasal 1313 KUHPerdata itu juga mencakup pengertian perjanjian dalam lapangan hukum keluarga, perjanjian kebendaan, perjanjian bukti dan perjanjian dalam lapangan hukum publik.
- 4) Tanpa menyertakan tujuan, dalam pengertian perjanjian yang dikemukakan oleh pasal 1313 KUH Perdata tidak disebutkan apa yang menjadi tujuan atau untuk apa orang melakukan perjanjian sehingga menimbulkan pengertian yang luas tergantung dari sudut mana orang memandangnya.

Dalam literature lain juga disebutkan sehubungan dengan itu perlu kiranya diadakan perbaikan mengenai defenisi tersebut, yaitu dengan mengganti “perbuatan” sebagai suatu “perbuatan hukum” yang dapat menimbulkan akibat hukum dan

menambahkan perkataan “saling mengikatkan diri”. Sehingga perumusannya menjadi “persetujuan adalah suatu perbuatan hukum dimana satu orang atau lebih”.

b. Pengertian perjanjian menurut para sarjana.

1) R. Subekti.

R. subekti mengatakan bahwa suatu perjanjian adalah peristiwa dimana seorang berjanji kepada seorang lain atau dimana dua orang itu saling berjanji untuk melaksanakan sesuatu hal.⁴

2) Abdul Kadir Muhammad.

Perjanjian adalah suatu persetujuan dengan mana dua orang atau lebih saling mengikatkan diri untuk melaksanakan sesuatu hal dalam lapangan harta kekayaan.⁵

3) Wiryono Prodjodikoro.

Perjanjian adalah suatu perbuatan hukum yang mengenai harta kekayaan antara dua pihak, dalam mana satu pihak berjanji untuk melakukan sesuatu hal sedangkan pihak lain menuntut pelaksanaan janji itu”.

Berdasarkan pada pengertian-pengertian yang ada dapat disimpulkan bahwa pada hakekatnya suatu perjanjian adalah kesepakatan atau persesuaian kehendak dari kedua belah pihak yang mengadakan perjanjian. Lazimnya suatu perjanjian bersifat timbal balik maksudnya apa yang menjadi hak bagi salah satu pihak merupakan kewajiban bagi pihak yang lain atau kewajiban bagi salah satu pihak merupakan hak bagi pihak yang lain. Jadi dalam perjanjian itu terdapat dua pihak yaitu pihak yang memberikan janji dan pihak yang menerima janji. Lahirnya perjanjian ini karena

⁴ Subekti, “*hukum Perjanjian*”, PT. Intermasa, Jakarta, 2005, hal.1.

⁵ [Http:// perjanjian transportasi / hukum _perjanjian /news.html?news _id=1880.](http://perjanjiantransportasi/hukum_perjanjian/news.html?news_id=1880)

adanya persesuaian kehendak atau kesepakatan.

2. Pengaturan Perjanjian.

Secara stematis Pengaturan perjanjian dalam KUH Perdata terdapat di dalam Buku III Bab II yang berjudul “perikatan-perikatan yang dilahirkan dari kontrak atau perjanjian”. Pengaturan mengenai perjanjian dalam KUH Perdata ini terdiri dari empat bagian, yakni dari Pasal 1313-1351 KUH Perdata, yang terdiri dari :

- 1) Bagian kesatu yang mengatur tentang ketentuan umum (Pasal 1313-1319 KUH Perdata).
- 2) Bagian kedua yang mengatur tentang syarat-syarat sahnya perjanjian (Pasal 1320-1337 KUHPerdata).
- 3) Bagian ketiga yang mengatur tentang akibat-akibat dari perjanjian (Pasal 1338-1341 KUHPerdata).
- 4) Bagian keempat yang mengatur tentang penafsiran perjanjian-perjanjian (Pasal 1342-1351 KUHPerdata), selain itu terdapat beberapa ketentuan tambahan mengenai pengaturan perjanjian, yakni :
 - a) Pasal 1266 dan 1267 Bab I dan buku II KUH Perdata yaitu tentang perikatan-perikatan bersyarat yang merupakan syarat- syarat putus yakni wanprestasi.
 - b) Pasal 1446-1456 KUH Perdata tentang pembatalan.

B. Pengangkutan di Darat.

1. Pengertian Pengangkutan Secara Umum.

Istilah pengangkutan berasal dari kata angkut. Menurut arti kata, angkut berarti mengangkat dan membawa, memuat atau mengirimkan. Pengangkutan artinya usaha membawa, mengantar atau memindahkan orang atau barang dari suatu tempat ke tempat yang lain.⁶

Dalam kegiatan sehari-hari kata pengangkutan sering diganti dengan kata "transportasi". Pengangkutan lebih menekankan pada aspek yuridis sedangkan transportasi lebih menekankan pada aspek kegiatan perekonomian, akan tetapi keduanya memiliki makna yang sama, yaitu sebagai kegiatan pemindahan dengan menggunakan alat angkut. Secara *etimologis*, transportasi berasal dari bahasa latin, yaitu *transportare*, *trans* berarti seberang atau sebelah lain; dan *portare* berarti mengangkut atau membawa. Dengan demikian, transportasi berarti mengangkut atau membawa sesuatu ke sebelah lain atau dari suatu tempat ke tempat lainnya. Hal ini berarti bahwa transportasi merupakan jasa yang diberikan, guna menolong orang atau mengangkut barang untuk dibawa dari suatu tempat ke tempat lainnya. Sehingga transportasi dapat didefinisikan sebagai usaha dan kegiatan mengangkut.⁷

⁶ Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, cetakan ketujuh edisi II, Balai Pustaka Jakarta, 1996, hlm. 45.

⁷ Rustian Kamaluddin, *Ekonomi Transportasi: Karakteristik, Teori Dan Kebijakan*, Ghalia Indonesia, Jakarta; 2003, hlm.75.

Menurut pendapat R. Soekardono, S.H., pengangkutan pada pokoknya berisikan perpindahan tempat baik mengenai benda-benda maupun mengenai orang-orang, karena perpindahan itu mutlak perlu untuk mencapai dan meninggikan manfaat serta efisiensi.⁸ Sution Usman Adji juga mengemukakan pengertian pengangkutan adalah perpindahan tempat baik mengenai benda-benda maupun orang-orang karena perpindahan itu mutlak diperlihatkan untuk mencapai dan meningkatkan manfaat secara efisiensi, sedangkan pengangkutan itu sendiri tidak hanya di darat melainkan pula di darat dan di udara.⁹

Undang-undang No. 22 Tahun 2009, juga memaparkan pengertian angkutan, yang terdapat pada Pasal 1 ayat 3 yang berbunyi, angkutan adalah perpindahan orang dan/ atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan Kendaraan di Ruang Lalu Lintas Jalan. Proses dari pengangkutan itu merupakan gerakan dari tempat asal dari mana kegiatan angkutan dimulai ke tempat tujuan dimana angkutan itu diakhiri.¹⁰

Dalam pengertian pengangkutan diatas, tersimpul suatu proses kegiatan atau gerakan dari suatu tempat ke tempat lain. Pengangkutan dapat diartikan sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan.

⁸ R. Soekardono, *Hukum Dagang Indonesia*, CV Rajawali, Jakarta, 1981, hlm. 5.

⁹ Sution Usman Adji, *Hukum Pengangkutan Indonesia*, Rinec, Jakarta, 1990, hlm. 5

¹⁰ Muchtarudin Siregar, *Beberapa Masalah Ekonomi dan Managemen Pengangkutan*, Lembaga penerbitan FE UI, Jakarta, 1981, hlm. 5.

2. Fungsi dan Tujuan Pengangkutan.

a. Fungsi Pengangkutan.

Fungsi pengangkutan ialah memindahkan barang atau orang dari suatu tempat ke tempat lain dengan maksud untuk meningkatkan daya guna dan nilai.¹¹

Pengangkutan pada pokoknya berfungsi membawa barang-barang yang dirasakan kurang sempurna bagi pemenuhan kebutuhan di suatu tempat, sementara di tempat lain barang tersebut menjadi lebih berguna dan bermanfaat. Juga mengenai pengangkutan orang, dengan adanya pengangkutan maka orang akan berpindah dari satu tempat yang dituju dengan waktu yang relative singkat. Apabila tidak ada pengangkutan maka manusia akan terpaksa berjalan kaki kemana-mana.

Untuk mencapai hasil yang diharapkan serta dapat tercapai fungsi-fungsi pengangkutan, maka dalam pengangkutan diperlukan beberapa unsur yang memadai berupa :¹²

1) Alat angkutan itu sendiri (*operating facilities*)

Setiap barang atau orang akan diangkut tentu saja memerlukan alat pengangkutan yang memadai, baik kapasitasnya, besarnya maupun perlengkapan. Alat pengangkutan yang dimaksud dapat berupa truk,

¹¹ H.M.N. Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia* Jilid III, Djambatan; 1984, hlm 2.

¹² Sri Rejeki Hartono, *Pengangkutan dan Hukum Pengangkutan Darat*, Penerbit UNDIP; 1980, hlm 8.

kereta api, kapal, bis atau pesawat udara. Perlengkapan yang disediakan haruslah sesuai dengan barang yang diangkut.

2) Fasilitas yang akan dilalui oleh alat-alat pengangkutan (*right of way*)

Fasilitas tersebut dapat berupa jalan umum, rel kereta api, perairan/ sungai, bandar udara, navigasi dan sebagainya. Jadi apabila fasilitas yang dilalui oleh angkutan tidak tersedia atau tersedia tidak sempurna maka proses pengangkutan itu sendiri tidak mungkin berjalan dengan lancar.

3) Tempat persiapan pengangkutan (*terminal facilities*)

Tempat persiapan pengangkutan ini diperlukan karena suatu kegiatan pengangkutan tidak dapat berjalan dengan efektif apabila tidak ada terminal yang dipakai sebagai tempat persiapan sebelum dan sesudah proses pengangkutan dimulai. Selain itu dalam dunia perdagangan pengangkutan memegang peranan yang sangat penting. Tidak hanya sebagai sarana angkutan yang harus membawa barang-barang yang diperdagangkan kepada konsumen tetapi juga sebagai alat penentu harga dari barang-barang tersebut, karena itu untuk memperlancar usahanya produsen akan mencari pengangkutan yang *continue* dan biaya pengangkutan yang murah.

b. Tujuan Pengangkutan.

Pengangkutan diselenggarakan dengan tujuan untuk membantu memindahkan barang atau manusia dari satu tempat ke tempat lain secara

efektif dan efisien. Dikatakan efektif karena perpindahan barang atau orang tersebut dapat dilakukan sekaligus atau dalam jumlah yang banyak sedangkan dikatakan efisien karena dengan menggunakan pengangkutan perpindahan itu menjadi relatif singkat atau cepat dalam ukuran jarak dan waktu tempuh. Adanya pengangkutan tentu juga akan menunjang usaha dari pemerintah dalam rangka untuk meratakan hasil pembangunan diseluruh tanah air, karena suatu daerah yang tadinya tidak mempunyai hasil pertanian misalnya, maka dengan adanya pengangkutan akhirnya daerah tersebut mendapatkan barang-barang yang dibutuhkan dengan cepat dan harga terjangkau.

Pengangkutan juga sangat membantu dalam mobilitas tenaga kerja dari satu tempat ke tempat lain karena tanpa adanya pengangkutan maka aktifitas yang akan dilakukan tidak dapat berjalan baik. Dengan demikian pengangkutan dapat meningkatkan nilai guna suatu barang atau manusia sebagai obyek dari pengangkutan.

3. Pihak- pihak Dalam Pengangkutan.

Subjek hukum adalah pendukung kewajiban dan hak. Subjek hukum pengangkutan adalah pendukung kewajiban dan hak dalam hubungan hukum pengangkutan, yaitu pihak-pihak yang terlibat dalam perjanjian pengangkutan.

Pihak-pihak tersebut terdiri atas :

a. Pihak pengangkut.

Secara umum dalam Kitab Undang-undang Hukum Dagang (KUHD) Indonesia tidak dijumpai defenisi pengangkut, kecuali dalam pengangkutan

laut. Dilihat dari pihak dalam perjanjian pengangkutan, pengangkutan adalah pihak yang mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan orang (penumpang) dan/ atau barang. Singkatnya pengangkutan adalah penyelenggara pengangkutan.

b. Pihak penumpang.

Pasal 1320 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata Indonesia, menjelaskan penumpang adalah orang yang mengikatkan diri untuk membayar biaya pengangkutan dan atas dasar ini dia berhak untuk memperoleh jasa pengangkutan. Menurut perjanjian pengangkutan penumpang mempunyai dua status, yaitu sebagai subjek karena dia adalah muatan yang diangkut dan sebagai pihak dalam perjanjian pengangkutan. Penumpang harus mampu melakukan perbuatan hukum atau mampu membuat perjanjian.

c. Pihak pengirim.

Pengirim adalah pihak yang mengikatkan diri untuk membayar biaya pengangkutan barang dan atas dasar itu dia berhak memperoleh pelayanan pengangkutan barang dari pengangkut.¹³

d. Pihak penerima kiriman.

Perjanjian pengangkutan memungkinkan adanya penerima merupakan pengirim itu sendiri, mungkin juga pihak ketiga yang berkepentingan. Penerima adalah pihak dalam perjanjian pengangkutan. Penerima sebagai pihak ketiga yang berkepentingan maksudnya adalah penerima bukan pihak

¹³ Abdulkadir Muhammad, *op. cit.*, hlm. 72

dalam perjanjian pengangkutan, melainkan sebagai pihak ketiga yang berkepentingan atas barang kiriman, tetapi tergolong juga sebagai subjek hukum pengangkutan.

Pihak-pihak lain yang berkepentingan dalam perjanjian pengangkutan sebagai perusahaan penunjang pengangkutan, yaitu :

- 1) Perusahaan ekspedisi muatan.
- 2) Perusahaan agen perjalanan.
- 3) Perusahaan agen pelayanan.
- 4) Perusahaan muat bongkar.

4. Jenis-jenis Pengangkutan di Darat dan Pengaturannya.

Pengangkutan darat sebenarnya tidak diatur secara khusus di dalam KUH Dagang dan KUH Perdata. KUH Dagang hanya mengatur tentang ekspediter, pengangkutan dan pengusaha angkutan yang melalui angkutan darat. Sedangkan dalam KUH Perdata hanya mengatur tentang perikatan. Dalam pengangkutan darat ada 4 jenis pengangkutan, yaitu:

- a. Pengangkutan di jalan raya, yang biasanya memakai alat angkut berupa kendaraan bermotor seperti bus, truk dan sebagainya.

Ada beberapa peraturan perundang-undangan yang mengatur tentang pengangkutan melalui jalan raya, antara lain:

- 1) Undang-Undang No. 14 Tahun 1992 tentang lalu lintas dan angkutan jalan juncto Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan.

- 2) Peraturan Pemerintah No. 41 Tahun 1993 tentang angkutan jalan.
 - 3) Peraturan Pemerintah No. 42 Tahun 1993 tentang pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan.
 - 4) Peraturan Pemerintah No. 44 Tahun 1993 tentang prasarana dan lalu lintas jalan.
 - 5) Peraturan Pemerintah No. 44 Tahun 1993 tentang kendaraan dan pengemudi.
 - 6) Undang-Undang No. 33 Tahun 1964 (Lembaran Negara 1964-137) tentang dana pertanggung wajib kecelakaan penumpang.
 - 7) Undang-Undang No. 17 Tahun 1965 (Lembaran Negara 1965-28) tentang ketentuan pelaksanaan dana pertanggung wajib kecelakaan penumpang.
 - 8) Undang-Undang No. 34 Tahun 1964 (Lembaran Negara 1964-138) tentang dana kecelakaan lalu lintas jalan.
- b. Pengangkutan melalui rel, yang biasanya memakai alat angkut berupa kereta api.

Adapun pengaturannya antara lain:

- 1) *Berpaling bet reffonde het Vervoer Spoor wegen* atau BVS 1972/262.
- 2) Stb 1939/556 tentang kereta api sebagai perusahaan IBW.
- 3) Peraturan Pemerintah No. 22 Tahun 1963 tentang kereta api sebagai Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA).

- 4) Peraturan Pemerintah No. 61 Tahun 1971 tentang Kereta Api sebagai Perjanka.
 - 5) Peraturan Pemerintah No. 57 Tahun 1990 tentang kereta api sebagai Perumka.
 - 6) Undang-Undang No. 13 Tahun 1992 tentang Perkeretaapian juncto Undang-Undang No. 23 Tahun 2007 tentang Kereta Api.
 - 7) Peraturan Pemerintah No. 19 Tahun 1998 tentang Perusahaan Kereta Api sebagai PT. Persero.
- c. Pengangkutan dengan pos dan telekomunikasi yang tidak melakukan pengangkutan penumpang melainkan barang-barang berupa surat-surat ataupun berita-berita dan sejenisnya. Mengenai pengaturan tentang pengangkutan pos dan telekomunikasi antara lain:
- 1) Undang-Undang No. 4 Tahun 1959 tentang Pos juncto Undang-Undang 38 Tahun 2009 tentang Pos.
 - 2) Peraturan Pemerintah No. 26 Tahun 1959 tentang Pos Dalam Negri.
 - 3) Peraturan Pemerintah No. 27 Tahun 1959 tentang Hubungan Pos Internasional.
 - 4) Peraturan Pemerintah No. 240 Tahun 1961 tentang PN Pos dan Telekomunikasi.
 - 5) Peraturan Pemerintah 29 Tahun 1965 tentang Berdirinya PN Pos dan Giro.

- 6) Undang-Undang No. 13 Tahun 1969 tentang konsistusi Perhimpunan Pos Sedunia di Wina 1994.
- 7) Peraturan Pemerintah No. 24 Tahun 1984 tentang Perum Pos dan Giro.
- 8) Peraturan Pemerintah No. 37 Tahun 1985 tentang Penyelenggaraan dengan Pos dan Giro.
- 9) Peraturan Pemerintah No. 5 Tahun 1995 tentang Perum Pos dan Giro berubah menjadi PT. Persero.

d. Pengangkutan perairan darat.

Ada kalanya kebutuhan manusia itu dipisahkan oleh satu tempat seperti sungai, terusan dan danau yang disebut dengan perairan darat. Dalam pelaksanaan pengangkutan melalui perairan darat diatur dalam:

- 1) *Binnenschepen-Ordonantie* 1927 (Stb. 1927 No. 289 Jo. 1992 No. 111) tentang pengawasan atas kapal-kapal yang berlayar disungai dan perairan lainnya.
- 2) *Binnenaanvarings Reglement* (Stb. 1914 No. 226 yang diubah dan ditambah dengan Stb. 1947 No. 50 tentang tubrukan kapal disungai dan perairan darat lainnya
- 3) Surat Keputusan Mentri Perhubungan tanggal 4 Agustus 1964 No. Kab. 4/12/25 pengaturan tentang penyelenggaraan pelayaran sungai, terusan dan danau.

- 4) Surat Keputusan Mentri Perhubungan tanggal 15 April 1970 No. SK/117/M/70 ketentuan tentang penggunaan perairan pedalaman untuk angkutan umum dan bangunan khusus.
- 5) KUHD, Buku I Bab V Bagian III Pasal 91 sampai dengan Pasal 98 tentang pengangkutan barang melalui jalan darat dan perairan darat.
- 6) Peraturan Pemerintah No. 82 Tahun 1999 tentang perairan.

C. Perjanjian Pengangkutan.

1. Pengertian Perjanjian Pengangkutan.

Pengertian perjanjian pengangkutan di dalam Buku II Kitab Undang-Undang Hukum Dagang tidak diberikan definisinya. Perjanjian pengangkutan itu sendiri bersifat *konsensuil*, sehingga untuk terciptanya perjanjian pengangkutan tidak diperlukan adanya syarat tertulis, jadi hanya bersifat konsensuil.

Menurut pendapat yang diungkapkan Profesor R. Subekti, S.H., yang dimaksud dengan perjanjian pengangkutan yaitu suatu perjanjian dimana satu pihak menyanggupi untuk dengan aman membawa orang/ barang dari satu tempat ke tempat lain, sedangkan pihak lain menyanggupi akan membayar ongkosnya.¹⁴

Menurut pendapat H.M.N. Purwosutjipto, S.H., yang dimaksud dengan perjanjian pengangkutan adalah perjanjian antara pengangkut dengan pengirim, dimana pengangkut mengikatkan dirinya untuk menyelenggarakan pengangkutan

¹⁴ Subekti, *Aneka Perjanjian*, Penerbit Alumni, Bandung, 1979, hlm 81.

barang dan/ atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan.¹⁵

Perjanjian pengangkutan harus berdasarkan kesepakatan antara pihak-pihak yang ingin mengadakan pengangkutan, sehingga perjanjian pengangkutan menimbulkan hak dan kewajiban. Pihak yang dimaksud harus dengan sungguh-sungguh melaksanakannya.

2. Akibat yang Timbul dari Perjanjian Pengangkutan.

Pengangkutan di darat menimbulkan suatu perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim. Dari adanya perjanjian pengangkutan darat tersebut menimbulkan hak dan kewajiban bagi pengangkut dan pengirim. Pengangkut mempunyai kewajiban untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari satu tempat ke ketempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mempunyai kewajiban untuk membayar angkutan. Antara pengangkut dan pengirim sama-sama saling mempunyai hak untuk melakukan penuntutan apabila salah satu pihak tidak memenuhi prestasi.¹⁶

3. Syarat- syarat dan Terjadinya Perjanjian Pengangkutan.

Dalam KUH Perdata yang ditegaskan dalam pasal 1320, menyatakan tentang syarat-syarat adanya perjanjian. Syarat-syarat dalam pasal 1320 KUH Perdata tersebut merupakan syarat-syarat yang bersifat umum yang harus dipenuhi dalam membuat setiap bentuk perjanjian. Disamping syarat-syarat

¹⁵ HMN Purwosutjipto. *Op.cit*, hlm. 1.

¹⁶ H.M.N. Purwosutjipto, *ibid*, hlm. 2.

umum yang tercantum dalam pasal 1320 KUH Perdata, juga terdapat syarat-syarat yang bersifat khusus yang harus dipenuhi dalam melakukan berbagai perjanjian seperti perjanjian kreditn perjanjian pengangkutan, dan perjanjian asuransi. Adapun unsur-unsur yang terdapat dalam pasal 1320 KUH Perdata sebagai syarat umum suatu perjanjian adalah:

a. Kesepakatan para pihak.

Perjanjian pengangkutan darat, tidak disyaratkan bahwa perjanjian harus dalam bentuk tertulis, karena perjanjian pengangkutan telah ada sejak tercapainya kata sepakat diantara para pihak. Perjanjian pengangkutan dapat terjadi secara lisan. Kesepakatan untuk mengadakan perjanjian pengangkutan ini juga harus terjadi secara sukarela, dapat dipedomani pasal 1321 KUH Perdata. Pasal 1321 KUH Prldata ini menyebutkan “ tiada sepakat yang sah apabila sepakat itu diberikan karena kekhilafan atau diperolehnya dengan paksaan atau penipuan”. Akibat hukum tidak ada persetujuan kehendak (karena peksaan, kekhilafan, atau penipuan) ialah bahwa perjanjian itu dapat dimintakan pembatalannya kepada Hakim.

b. Kecakapan untuk membuat suatu perjanjian.

Perbuatan hukum harus dilakukan oleh orang-orang yang cakap dalam bertindak. Umumnya orang dikatakan cakap melakukan perbuatan hukum

apabila telah mencapai umur 21 tahun atau sudah kawin walaupun belum berumur 21 tahun.¹⁷

Pasal 1329 KUH Perdata menyebutkan, “setiap orang adalah cakap untuk membuat perikatan jika ia oleh undang-undang tidak dinyatakan cakap”. Pasal tersebut dijabarkan pula dalam pasal 1330 KUH Perdata, dimana menyebutkan, “tidak cakap membuat persetujuan adalah:

- 1) Orang yang belum dewasa.
- 2) Mereka yang ditaruh dibawah pengampuan.
- 3) Wanita yang bersuami.”

Menurut hukum nasional Indonesia sekarang, wanita bersuami sudah dinyatakan cakap melakukan perbuatan hukum, jadi tidak perlu lagi izin suami¹⁸. Akibat hukum ketidak cakapan membuat perjanjian ialah bahwa perjanjian yang telah dibuat itu dapat dimintakan pembatalannya kepada hakim.

c. Suatu hal tertentu.

Perjanjian pengangkutan harus mempunyai objek yang diangkat. Yang menjadi objeknya adalah orang atau barang. Bila objek pengangkutan tidak jelas, akibatnya akan sulit menentukan hak dan kewajiban para pihak.

Menurut pasal 1333 KUH Perdata yang menyatakan suatu perjanjian harus mempunyai sebagai pokok suatu barang yang paling sedikit ditentukan

¹⁷ Abdul Kadir Muhammad, *Hukum Perdata Indonesia*, PT. Citra aditya Bakti, Bandung, 1993, hlm. 231.

¹⁸ *Ibid.*

jenisnya. Jika objeknya pengangkutan tidak dinyatakan secara jelas dan tegas maka perjanjian dianggap tidak ada.

d. Sebab yang halal.

Kausa disini maksudnya adalah barang-barang yang menjadi objek perjanjian harus diperbolehkan dalam perdagangan. Menurut pasal 1332 KUH Perdata yang boleh diangkut hanyalah barang-barang yang tidak dilarang oleh undang-undang. Barang-barang yang terlarang itu berupa seperti ganja, heroin, dan sejenisnya. Terhadap barang-barang ini tidak boleh diadakan dalam perjanjian pengangkutan karena perjanjian ini mempunyai kausa yang tidak halal kecuali ditentukan dalam undang-undang.

Jika para pihak tetap mengadakan perjanjian dengan sebab yang tidak halal akibat hukumnya dapat dilihat dalam pasal 1335 KUH Perdata yaitu suatu perjanjian tanpa sebab atau telah dibuat karena suatu sebab yang palsu atau terlarang tidak mempunyai kekuatan, sehingga perjanjian itu batal demi hukum artinya perjanjian itu sejak semula tidak dilakukan atau dianggap tidak pernah ada maka dengan demikian tiada dasar untuk menuntut didepan hakim.

Pengangkutan memiliki suatu perjanjian, yang mana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan dengan selamat dan penumpang/ pengirim berkewajiban untuk membayar ongkos angkut. Apabila perjanjian ini tidak ada, maka jika terjadi hal-hal yang buruk menimpa penumpang atau pemakai jasa angkutan maka penumpang atau pemakai jasa

angkutan maka penumpang tersebut tidak dapat meminta pertanggung jawaban secara yuridis kepada pengangkut.

Salah satu sifat perjanjian pengangkutan adalah konsensual/ konsensus artinya bahwa perjanjian pengangkutan telah terjadi apabila telah adanya persetujuan kehendak dari kedua belah pihak yaitu antara pengangkut disatu pihak dan penumpang dipihak lain. Persetujuan kehendak pada pengangkutan di darat, bisa dilihat dengan adanya bukti berupa karcis atau tiket. Tidak semua penumpang yang menggunakan jasa angkutan darat diberikan tiket oleh pihak pengangkut, namun perjanjian pengangkutan dianggap telah terjadi setelah pembayaran ongkos angkut, hal ini dapat dilihat pada angkutan dalam kota atau pedesaan.

Dihubungkan dengan pasal 90 KUH Dagang menyatakan bahwa surat angkutan merupakan persetujuan antara si pengemudi atau ekspediter pada pihak satu dan pengangkut atau perusahaan pengangkut pada pihak lain. Surat angkutan tersebut juga memuat apa yang kiranya telah disetujui oleh kedua belah pihak, seperti mengenai waktu dalam mana pengangkutan telah harus selesai dikerjakan dan mengenai penggantian rugi dalam hal keterlambatan.

Tanpa surat angkutan itu perjanjianpun tetap ada, karena apabila telah tercapai persetujuan kehendak antara kedua belah pihak, maka saat itu telah terjadi sebuah perjanjian. Sehingga surat angkutan tadi hanya merupakan surat bukti belaka mengenai perjanjian angkutan, sekedar pengangkut/ sopir sudah

menerima barang untuk diangkut. Menurut ketentuan dan dengan syarat-syarat sebagai tertulis di dalam surat angkutan itu.

Menurut Molengraaf bahwa surat muatan merupakan surat pengantar terbuka yang ditunjukan pada pihak pengirim. Polak juga berpendapat bila surat muatan beserta barang-barang muatan, sudah diterima dengan baik oleh pengangkut dengan cara menaruh tanda tangannya dalam surat muatan itu, barulah surat muatan itu merupakan tanda bukti tentang adanya perjanjian pengangkutan antara pengirim dengan pengangkut.

D. Tanggungjawab Pengangkutan.

1. Tanggungjawab Pengangkut.

Sebagai pihak yang mengusahakan pengangkutan di darat dengan menggunakan kendaraan bermotor sebagai alat angkutannya, pengangkut dibebani dengan tanggungjawab tertentu terhadap penumpang dan barang-barang muatan yang diserahkan dari pengirim untuk diangkut.

Tanggungjawab pengangkut menurut KUHD diatur dalam:

a. Pasal 468 KUHD:

- 1) Ayat 1 yang berbunyi “persetujuan pengangkutan untuk menjaga keselamatan barang yang harus diangkutnya mulai saat diterimanya hingga saat diserahkannya barang tersebut”.
- 2) Ayat 2 (a) yang berbunyi “pengangkut wajib mengganti kerugian pengirim, apabila barang yang diangkutnya tidak diserahkan atau rusak”.

Ayat 2 (b) yang berbunyi “tetapi pengangkut tidak berkewajiban mengganti kerugian pengirim, bila tidak dapat diserahkan atau rusaknya barang itu disebabkan karena:

- a) Suatu malapetaka yang tidak dapat dihindari terjadinya.
- b) Sifat, keadaan atau cacat dari barang itu sendiri.
- c) Suatu kelalaian atau kesalahan si pengirim sendiri.

3) Ayat 3 yang berbunyi “pengangkut juga bertanggungjawab kepada :

- a) Segala perbuatan mereka yang dipekerjakan bagi kepentingan pengangkut itu.
- b) Sifat, keadaan atau cacat dari barang itu sendiri.
- c) Segala barang (alat-alat) yang dipakainya untuk menyelenggarakan pengangkutan itu.

b. Pasal 477 KUHD menyebutkan bahwa “pengangkut bertanggungjawab untuk kerugian yang disebabkan karena terlambat diserahkannya barang yang diangkut kecuali apabila dibuktikan keterlambatan itu disebabkan karena suatu malapetaka yang tidak dapat dicegah atau dihindarinya .”

c. Khusus untuk rusaknya barang , pengangkut bebas dari tanggungjawab apabila dapat membuktikan rusaknya barang itu karena cacat barang atau karena kesalahan pengirim .

2. Pembatasan Tanggungjawab Pengangkut.

Menurut arti kata, angkut berarti mengangkat dan membawa, memuat atau mengirimkan. Pengangkutan artinya usaha membawa, mengantar atau memindahkan orang atau barang dari suatu tempat ke tempat yang lain.¹⁹

Pengangkut tidak bertanggungjawab terhadap :

- a. Cacat tersembunyi pada barang yang dikirim.
- b. Kecelakaan yang bukan karena kelalaian dari pengangkut.
- c. Kejadian lain yang berada diluar kekuasaan manusia untuk mengatasinya.
- d. Tindakan atau kealpaan pengirim atau pemilik barang, agen atau wakilnya.
- e. Setiap sebab yang lain yang terjadi diluar kesalahan atau pengetahuan pengangkut, kecuali dapat membuktikan bahwa kesalahan pengangkut adalah ikut membantu mengakibatkan kerugian atau kerusakan itu.

E. Tinjauan Umum Tentang Kerugian.

1. Istilah dan Pengertian Kerugian.

Ketentuan umum Pasal 1 butir ke-22 KUH Acara Perdata, memberikan suatu batasan mengenai apa yang dimaksud dengan ganti kerugian, yang berisikan ganti kerugian adalah hak seseorang untuk mendapatkan pemenuhan atas tuntutan yang berupa imbalan sejumlah uang karena ditangkap, ditahan dituntut ataupun diadili tanpa alasan yang berdasarkan undang-undang atau

¹⁹ H.M.N. Purwosutjipto, *Op.cit*, hlm. 196.

karena kekeliruan mengenai orangnya atau hukum yang diterapkan menurut cara yang diatur dalam undang-undang ini.

2. Syarat Mutlak Tuntutan Ganti Rugi.

Syarat mutlak tuntutan ganti kerugian ialah bahwa kerugian itu disebabkan karena hal-hal yang berhubungan dengan pengangkutan, akibat-akibat kelalaian perbuatan *wanprestasi* baik pengusaha angkutan karyawan/buruh yang lalai dalam menjalankan prestasinya. Pasal 1365 KUH Perdata menjelaskan tentang *wanprestasi* tersebut yang berbunyi “tiap perbuatan melanggar hukum, yang membawa kerugian kepada seorang lain, mewajibkan orang yang karena salahnya menerbitkan kerugian itu, mengganti kerugian tersebut”.

Selain perbuatan, seseorang juga harus mempertanggung jawabkan akibat dari kelalaiannya yang mengakibatkan kerugian bagi orang lain, sesuai dengan pasal 1366 KUH Perdata yang berisikan “setiap orang bertanggungjawab tidak saja untuk kerugian yang disebabkan perbuatannya, tetapi juga untuk kerugian yang disebabkan kelalaian atau kurang hati-hatinya”.

Selain akibat dari perbuatan dan kelalaian seseorang, ada juga kerugian yang mesti ditanggung seseorang yaitu kerugian yang ditimbulkan oleh perbuatan orang yang berada dibawah pengawasannya. Sesuai dengan pasal 1367 KUH Perdata yang berbunyi, “seseorang tidak saja bertanggungjawab untuk kerugian yang disebabkan perbuatannya sendiri, tetapi juga untuk kerugian yang disebabkan perbuatan orang-orang yang menjadi tanggungjawabnya atau disebabkan oleh

barang-barang yang dibawah pengawasannya". Perjanjian pengangkutan, pengangkut(sopir) merupakan tanggung jawab dari majikannya. Jadi, kerugian yang ditimbulkan dari perbuatan atau kelalaian dari pengemudi, pihak pengusaha angkutan juga harus memiliki tanggung jawab dalam ganti kerugian terhadapnya.

F. Asuransi.

1. Pengaturan Asuransi

- a. KUHPerdata
- b. KUHD (Pasal 246 s/d 308)
- c. UU Nomor 2 Tahun 1992 tentang Usaha Perasuransian
- d. Keppres RI No. 40 Tahun tentang Usaha di Bidang Asuransi Kerugian
- e. Keputusan Menteri Keuangan RI No. 1249/KMK.013/1988 tentang Ketentuan dan Tata Cara Pelaksanaan Usaha di Bidang Asuransi Kerugian
- f. KMK RI No. 1250/KMK.013/1988 tentang Usaha Asuransi Jiwa.

2. Pengertian Asuransi

Menurut Kitab Undang Hukum Dagang (KUHD) Pasal 246 asuransi adalah suatu perjanjian dimana seseorang penanggung mengikatkan diri kepada seorang tertanggung dengan menerima suatu premi, untuk memberikan penggantian kepadanya karena suatu kerugian, kerusakan, atau kehilangan keuntungan yang diharapkan yang mungkin akan dideritanya karena suatu peristiwa yang taktentu."

Menurut Undang - undang No. 2 tahun 1992 Pasal 1, asuransi atau pertanggungan adalah perjanjian antara dua pihak atau lebih, dimana pihak penanggung mengikat diri kepada tertanggung, dengan menerima premi asuransi untuk memberikan penggantian kepada tertanggung karena kerugian, kerusakan, atau kehilangan keuntungan yang diharapkan, atau tanggung jawab hukum kepada pihak ketiga yang mungkin akan diderita tertanggung, yang timbul dari suatu peristiwa yang tidak pasti, atau memberikan suatu peristiwa pembayaran yang didasarkan atas meninggalnya atau hidupnya seseorang yang dipertanggungkan.

Prof. Mehr dan Cammack mengatakan asuransi merupakan suatu alat untuk mengurangi resiko keuangan, dengan cara pengumpulan unit-unit exposure dalam jumlah yang memadai, untuk membuat agar kerugian individu dapat diperkirakan. Kemudian kerugian yang dapat diramalkan itu dipikul merata oleh mereka yang tergabung.

Menurut Prof. Mark R. Green, asuransi adalah suatu lembaga ekonomi yang bertujuan mengurangi risiko, dengan jalan mengkombinasikan dalam suatu pengelolaan sejumlah obyek yang cukup besar jumlahnya, sehingga kerugian tersebut secara menyeluruh dapat diramalkan dalam batas-batas tertentu.

Menurut Arthur William Jr dan Richard M. Heins yang mendefinisikan asuransi berdasarkan dua sudut pandang, yaitu:

- a. Asuransi adalah suatu pengaman terhadap kerugian finansial yang dilakukan oleh seorang penanggung
- b. Asuransi adalah suatu persetujuan dengan mana dua atau lebih orang atau badan mengumpulkan dana untuk menanggulangi kerugian finansial”.

3. Syarat sah perjanjian asuransi

Diatur dalam pasal 1320 KUHPerdara

a. Kesepakatan (*consensus*)

Tertanggung dan penanggung sepakat mengadakan perjanjian asuransi.

Kesepakatan tersebut pada pokoknya meliputi:

- 1) Benda yang menjadi objek asuransi.
- 2) Pengalihan risiko dan pembayaran premi.
- 3) Evenemen dan ganti kerugian.
- 4) Syarat-syarat khusus asuransi.
- 5) Dibuat secara tertulis yang disebut polis.

b. Kewenangan (*authority*)

Kedua pihak tertanggung dan penanggung wenang melakukan perbuatan hukum yang diakui oleh undang-undang. Kewenangan berbuat tersebut ada yang bersifat subjektif dan ada yang bersifat objektif. Kewenangan subjektif artinya kedua pihak sudah dewasa, sehat ingatan, tidak berada di bawah perwakilan (*trusteeship*), dan pemegang kuasa yang sah.

Kewenangan objektif artinya tertanggung mempunyai hubungan sah dengan benda objek asuransi karena benda tersebut adalah kekayaan miliknya sendiri.

c. Objek Tertentu (*fixed object*)

Objek tertentu dalam Perjanjian Asuransi adalah objek yang diasuransikan, dapat berupa harta kekayaan dan kepentingan yang melekat pada harta kekayaan dapat pula berupa jiwa atau raga manusia. Objek tertentu berupa harta kekayaan dan kepentingan yang melekat pada harta kekayaan terdapat pada Perjanjian Asuransi kerugian sedangkan objek tertentu berupa jiwa atau raga manusia terdapat pada Perjanjian Asuransi jiwa.

d. Kausa yang Halal (*legal cause*)

Kausa yang halal maksudnya adalah isi perjanjian asuransi itu tidak dilarang undang-undang, tidak bertentangan dengan ketertiban umum, dan tidak bertentangan dengan kesusilaan. Contoh asuransi yang berkuasa tidak halal adalah mengasuransikan benda yang dilarang undang-undang untuk diperdagangkan, mengasuransikan benda tetapi tertanggung tidak mempunyai kepentingan, jadi hanya spekulasi yang sama dengan perjudian. Asuransi bukan perjudian dan pertaruhan.

Ditambah ketentuan Psl 251 KUHD ttg pemberitahuan (*notification*), yakni tertanggung wajib memberitahukan kepada penanggung mengenai keadaan obyek asuransi. Apabila lalai maka pertanggungan menjadi batal.

4. Objek asuransi

Benda dan jasa, jiwa dan raga kesehatan manusia, tanggung jawab hukum, serta semua kepentingan yang dapat hilang, rusak, rugi dan atau berkurang nilainya.

Saat Terjadinya Asuransi

- a. Asuransi bersifat konsensual, perjanjian harus dibuat tertulis dalam suatu akta yg disebut Polis (Pasal 255 ayat (1) jo 258 (1) KUHD)
- b. Pembuktian adanya kata sepakat, polis belum ada pembuktian dilakukan dengan segala catatan, nota, surat perhitungan, telegram
- c. Pembuktian janji-janji dan syarat-syarat khusus, harus tertulis dalam polis, jika janji-janji/syarat-syarat khusus tidak tercantum dlm polis maka janji-janji tersebut dianggap tidak ada (batal).

5. Jenis Asuransi

Menurut Pasal 274 KUHD

- a. Asuransi terhadap bahaya kebakaran.
- b. Asuransi terhadap bahaya yang mengancam hasil pertanian yang belum dipanen.
- c. Asuransi jiwa atau kematian orang
- d. Asuransi terhadap bahaya di laut.
- e. Asuransi pengangkutan darat dan perairan darat.

6. Macam-macam Asuransi

- a. Asuransi Kerugian
- b. Asuransi Jiwa
- c. Asuransi Sosial

7. Prinsip-prinsip dalam berasuransi

- a. Prinsip Kepentingan yg dapat diasuransikan (*insurable interest*), hak subyektif yang mungkin akan lenyap atau berkurang karena peristiwa tidak tentu.
- b. Prinsip Itikad Baik (*Utmost Goodfaith*)
- c. Prinsip Keseimbangan (*Idemniteit Principle*)
- d. Prinsip Subrograsi (*Subrogation Principle*)
- e. Prinsip Sebab akibat (*Causaliteit Principle*)
- f. Prinsip Kontribusi
- g. Prinsip *Follow the Fortunes*, berlaku bg re-asuransi.

8. Sifat-sifat Perjanjian Asuransi

- a. Untung-untungan

Dikatakan bersifat untung-untungan karena nilai yang diserahkan oleh masing-masing pihak tidak sama besarnya dengan premi kecil ganti kerugian besar.

- b. Kondisional

Artinya adanya syarat atau bersyarat, berarti bahwa perjanjian asuransi bersyarat artinya penanggung hanya berkewajiban mengganti kerugian, jika syarat yang tercantum dalam kontrak atau polis dipenuhi sebaliknya tertanggung tidak

berjanji memenuhi syarat-syarat tersebut tetapi dia tidak dapat memaksa penanggung melaksanakan kewajibannya

c. Personal atau Pribadi

Perjanjian asuransi bersifat personal pribadi artinya yang diasumsikan adalah kerugian terhadap orang dan bukan kerugian harta yang dimiliki oleh seseorang.

d. Unilateral atau sepihak

Artinya bahwa klausul perjanjian ditentukan oleh satu pihak

e. Adhesi

Perjanjian asuransi tidak dirumuskan oleh proses tawar menawar oleh kedua belah pihak namun diciptakan oleh penanggung sedangkan tertanggung hanya menerima atau menolak

f. Kepercayaan Penuh



BAB III

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran umum PO.Tanjung Jaya.

Pengangkutan sebagai alat fisik merupakan bidang yang sangat vital dalam kehidupan masyarakat. Dikatakan sangat vital karena keduanya saling mempengaruhi, dan menentukan dalam kehidupan sehari-hari. Pengangkutan atau sistem transportasi itu sendiri mempunyai peranan yang sangat penting dan strategis dalam memperlancar arus barang dan lalu lintas orang yang timbul sejalan dengan perkembangan masyarakat dan semakin tingginya *mobilitas*, sehingga menjadikan pengangkutan itu sendiri sebagai suatu kebutuhan bagi masyarakat. Meningkatnya kebutuhan masyarakat akan sarana transportasi ini, mengakibatkan sedikit banyaknya berpengaruh terhadap perkembangan di bidang pengangkutan itu sendiri yang mendorong perkembangan di bidang teknologi, sarana dan prasarana pengangkutan, ilmu pengetahuan yang mempelajari tentang pengangkutan, serta hukum pengangkutan, disamping tidak dapat dihindari pula timbulnya berbagai permasalahan yang diakibatkan dengan adanya pengangkutan itu sendiri.

Pentingnya transportasi bagi masyarakat tersebut membuat para pengusaha mendirikan sebuah perusahaan yang menyediakan angkutan bagi masyarakat umum, salah satunya Bapak H.Syafri yang mendirikan PO.tanjung Jaya. PO.Tanjung Jaya terbentuk pada tahun 1979. Pada awalnya perusahaan ini bernama Pasir Jaya. Tetapi

pada saat pendaftaran nama di dinas perhubungan, nama ini ditolak dikarenakan nama ini telah di pakai oleh perusahaan angkutan lain di kabupaten lain.²⁰

Perusahaan ini berkantor di kediaman pemilik itu sendiri yaitu di Malalo. Perusahaan angkutan ini didirikan pertama kali sendiri oleh H.Syafri. Besarnya kebutuhan masyarakat akan sarana transportasi umum merupakan awal mula bapak H.Syafri mendirikan usaha di bidang angkutan umum. Melihat perusahaan angkutan ini yang terus berkembang dari tahun ketahun, para saudara dan teman-teman dari bapak H.Syafri, turut mengikatkan diri dengan perusahaan ini dengan turut memasukan modal berupa mobil angkutan.

Pada awal berdirinya perusahaan angkutan ini hanya memiliki 4 (empat) mobil angkutan yang mengangkut penumpang dan barang dari suatu tempat ke tempat lain dalam batas satu kabupaten, yaitu antara Padang-Panjang, Batu sangkar, dan Malalo. Seiring dengan perkembangan kebutuhan masyarakat akan transportasi, terutama angkutan umum, angkutan umum ini terus berkembang hingga memiliki mobil angkutan sebanyak 47 (empat puluh tujuh) unit :

Table 1 : Rincian daftar mobil angkutan PO.Tanjung Jaya.

No.	Tanda Nomor	Jenis Kendaraan	Tempat Duduk
1.	BA. 3803 EZ	Bus kecil	16
2.	BA. 7953 NU	Sda	16
3.	BA. 3934 EZ	Sda	16

²⁰ Syafri, "wawancara dengan pemilik perusahaan tanggal 07 November 2011"

4.	BA. 3925 EZ	Sda	16
5.	BA. 3936 EZ	Sda	16
6.	BA. 3912 EZ	Sda	16
7.	BA. 3959 EZ	Sda	16
8.	BA. 3811 EZ	Sda	16
9.	BA. 3952 EZ	Sda	16
10.	BA. 7951 N	Sda	16
11.	BA. 3909 EZ	Sda	16
12.	BA. 3953 EZ	Sda	16
13.	BA. 3957 EZ	Sda	16
14.	BA. 3916 EZ	Sda	16
15.	BA. 3937 EZ	Sda	16
16.	BA. 3929 EZ	Sda	16
17.	BA. 3965 EZ	Sda	16
18.	BA. 3927 EZ	Sda	16
19.	BA. 3962 EZ	Sda	16
20.	BA. 3966 EZ	Sda	16
21.	BA. 3911 EZ	Sda	16
22.	BA. 3948 EZ	Sda	16
23.	BA. 7958 NU	Sda	16
24.	BA. 3939 EZ	Sda	16
25.	BA. 3923 EZ	Sda	16
26.	BA. 3918 EZ	Sda	16
27.	BA. 3907 EZ	Sda	16
28.	BA. 3964 EZ	Sda	16
29.	BA. 7960 NU	Sda	16
30.	BA. 3932 EZ	Sda	16
31.	BA. 3945 EZ	Sda	16

32.	BA. 3943 EZ	Sda	16
33.	BA. 3933 EZ	Sda	16
34.	BA. 7969 NU	Sda	16
35.	BA. 3914 EZ	Sda	16
36.	BA. 3930 EZ	Sda	16
37.	BA. 3958 EZ	Sda	16
38.	BA. 3901 EZ	Sda	16
39.	BA. 3941 EZ	Sda	16
40.	BA. 3954 EZ	Sda	16
41.	BA. 3900 EZ	Sda	16
42.	BA. 3940 EZ	Sda	16
43.	BA. 3949 EZ	Sda	16
44.	BA. 3915 EZ	Sda	16
45.	BA. 3963 EZ	Sda	16
46.	BA. 3913 EZ	Sda	16
47.	BA. 3930 EZ	Sda	16

Sumber data : Surat izin trayek dari Gubernur Sumatra Barat No. 06 / PHB / GSB / 2006 untuk PO.Tanjung Jaya.

Dengan adanya perusahaan angkutan ini, telah menyerap tenaga kerja sopir sebanyak 47(empat puluh tujuh orang). Perusahaan ini tidak mempunyai sopir cadangan tetap, tetapi saat sopir utama tidak bisa melaksanakan tugasnya untuk melakukan pengangkutan, sopir utama ini mencari penggantinya yang biasanya berasal dari keluarganya sendiri.

B. Tanggungjawab dari Pengemudi dan Pemilik Kendaraan Angkutan Umum PO. Tanjung Jaya atas Kerugian Yang Ditimbulkan oleh Kecelakaan Lalu Lintas.

Menurut H.Syafri, pada pokoknya tanggungjawab PO.Tanjung Jaya sebagai pengangkut dimulai sejak dari penumpang dan barang diterima, selama pengangkutan berlangsung dan sampai orang dan barang tersebut sampai di tempat tujuan. Khusus pengiriman barang, biasanya penerima barang menjemput barang tersebut ke terminal pemberhentian. Jika ada diperjanjikan, maka barang tersebut diantar ke alamat yang telah disepakati oleh pihak pengangkut dan pengirim atau penerima. Kegiatan-kegiatan diatas, disebut dengan kegiatan pengangkutan.

Kegiatan pengangkutan, sangat rentan dengan kecelakaan. Kecelakaan terjadi merupakan akibat kelalaian dari pengemudin, namun yang bertanggungjawab dalam kecelakaan yang terjadi adalah pengusaha angkutan sebagai pemilik angkutan umum tersebut. Pemindahan tanggungjawab tersebut, dikarenakan pengemudi merupakan bawahan dari pengusaha angkutan, yang mana menyebabkan pengemudi berada di bawah perlindungan pengusaha. Pemindahan tanggung jawab ini disebut dengan tanggungjawab renteng.

Jika terjadi kecelakaan, maka pihak pengangkut bertanggungjawab atas kerugian yang di sebabkan oleh kecelakaan akibat dari kelalaian pihak pengangkut, sesuai dengan ketentuan ganti kerugian. Tetapi, jika pengangkut bisa membuktikan kalau kecelakaan tersebut bukan atas kesalahannya, maka pengangkut di bebaskan dari tanggungjawab untuk mengganti kerugian.

1. Tanggung jawab dalam pengangkutan di darat pada umumnya.

Masalah tanggungjawab dalam pengangkutan melalui darat merupakan hal yang sangat penting karena menyangkut masalah kepada siapa dan mengapa tanggungjawab pelaksanaan penyelenggaraan pengangkutan harus dibebankan.

Tanggungjawab pada hakekatnya terdiri dari 2 aspek yaitu:

- 1) Tanggungjawab yang bersifat kewajiban yang harus dilaksanakan sebaik-baiknya.
- 2) Tanggungjawab ganti-rugi yaitu kewajiban untuk memberikan ganti-rugi kepada pihak yang dirugikan.²¹

Tanggungjawab yang bersifat kewajiban ini misalnya adalah pengantaran penumpang yang menjadi korban ke rumah sakit oleh pengangkut. Dalam hukum maritim, tanggungjawab ganti-rugi dapat timbul karena cedera janji, atau karena perbuatan melanggar hukum atau dapat pula karena adanya perundang-undang. Tanggungjawab ganti-rugi dalam pengangkutan darat karena perbuatan yang menimbulkan kerugian pada seseorang atau barang orang lain, umumnya didasarkan pada adanya kesalahan. Tanggungjawab ganti-rugi yang timbul karena peraturan perundang-undangan seperti dikemukakan diatas, tidak diperlukan adanya unsur kesalahan. Perbuatan cedera janji, dalam rangka suatu perjanjian yang dipermasalahkan adalah dalam hal apa pengangkutan dipertanggungjawabkan, dan dalam hal apa dia tidak dapat

²¹ M.Hussey Umar, *Hukum Maritim Dan Masalah-Masalah Pelayaran Di Indonesia*, Buku ke-2, Pustaka Sinar Harapan, Jakarta, 2001

dipertanggungjawabkan, sehingga masalah tanggung jawab dalam pengangkutan darat terfokus pada masalah tanggungjawab pengangkut. Dalam hal pengangkut tidak dapat dipertanggungjawabkan secara hukum pihak penumpanglah yang harus bertanggungjawab, dengan demikian maka penumpangpun mempunyai sesuatu tanggungjawab.

2. Tanggung jawab para pihak dalam perjanjian pengangkutan.

Penumpang adalah orang yang berada di kendaraan selain pengemudi dan awak kendaraan. Dan perusahaan angkutan umum adalah badan hukum yang menyediakan jasa angkutan orang dan/ atau barang dengan Kendaraan Bermotor Umum. Kendaraan bermotor umum ini ditandai dengan nomor polisinya yang berwarna dasar kuning.

Dalam aktifitas PO.Tanjung Jaya, sebagai angkutan umum, yang sehari-hari sangat tinggi dalam bidang transportasi, maka PO.Tanjung Jaya wajib untuk memperhatikan :

- a. Perusahaan PO.Tanjung Jaya menurut wajib memenuhi standar pelayanan minimal yang meliputi keamanan, keselamatan, kenyamanan, keterjangkauan, kesetaraan, dan keteraturan.
- b. Perusahaan angkutan umum wajib mengganti kerugian yang diderita oleh penumpang atau pengirim barang karena lalai dalam melaksanakan pelayanan angkutan.
- c. Perusahaan angkutan umum wajib mengasuransikan tanggungjawabnya

Perusahaan PO.Tanjung Jaya, mempunyai sifat usaha yaitu menyediakan pelayanan jasa bagi kemanfaatan umum dengan memperoleh keuntungan berdasarkan prinsip pengelolaan perusahaan. Maksud dan tujuan perusahaan adalah menyelenggarakan jasa angkutan umum, penumpang dan barang di atas jalan dengan kendaraan bermotor yang bermutu tinggi dengan memperoleh keuntungan sesuai dengan prinsip pengelolaan perusahaan.

Dalam mencapai maksud dan tujuan perusahaan sebagaimana yang dimaksud di atas, PO.Tanjung Jaya mempunyai usaha-usaha berupa jasa angkutan penumpang untuk umum dan/ atau barang. Selain itu juga melakukan usaha-usaha lain, yang dapat menunjang tercapainya maksud dan tujuan perusahaan.

Perusahaan angkutan PO.Tanjung Jaya, di berikan izin trayek angkutan oleh Gubernur Sumatra barat sesuai dengan Surat Keputusan (SK) Gubernur Sumatra Barat No. 06 / PHB / GSB / 2006, yang mana SK ini diperbaharui setiap 5 (Lima) tahun. Dalam SK tersebut dicantumkan beberapa ketentuan-ketentuan yang harus dipenuhi oleh perusahaan PO. Tanjung Jaya, yang berhubungan dengan keselamatan penumpang :

- a. Melunasi iuran wajib asuransi pertanggungan kecelakaan (terdapat pada poin ke-6).
- b. Mengoperasikan kendaraan yang memenuhi persyaratan teknis dan layak jalan (terdapat pada pada poin ke-8).

- c. Mengoperasikan kendaraan dilengkapi dokumen perjalanan yang sah yang terdiri dari Kartu Pengawasan, Surat Tanda Nomor Kendaraan, Buku Uji dan Tanda uji Kendaraan Bermotor (terdapat pada poin ke-9).
- d. Mengangkut penumpang sesuai kapasitas yang ditetapkan (terdapat pada poin ke-10).
- e. Mengutamakan keselamatan dalam mengoperasikan kendaraan sehingga tidak terjadi kecelakaan yang mengakibatkan korban jiwa (terdapat pada poin ke-12).
- f. Mematuhi waktu kerja dan waktu istirahat pengemudi (terdapat pada poin ke-17).
- g. Memperkerjakan pengemudi yang memenuhi persyaratan sesuai peraturan perundangan yang berlaku antara lain :
 - 1) Mematuhi ketentuan dibidang pelayanan dan keselamatan angkutan.
 - 2) Memakai pakaian seragam perusahaan yang dilengkapi dengan identitas perusahaan, yang harus dipakai pada waktu bertugas.
 - 3) Memakai kartu pengenalan pegawai yang dikeluarkan oleh perusahaan.
 - 4) Bertingkah laku sopan dan ramah.
 - 5) Tidak merokok selama dalam perjalanan kendaraan.
 - 6) Tidak minum-minuman yang mengandung alcohol, obat bius, narkotika dan obat-obat terlarang lainnya. (terdapat pada poin ke-18).

Berdasarkan hasil penelitian, dari data-data yang telah dikumpulkan baik dari pengamatan dilapangan maupun wawancara yang dilakukan dengan pihak terkait ada poin yang tidak terpenuhi, yaitu pada saat-saat tertentu penumpang yang di angkut melebihi kapasitas yang semestinya. Hal ini disebabkan karena banyaknya penumpang yang hendak berpergian, sementara kendaraan yang ada terbatas. Waktu ini terjadi pada saat pagi hari di saat orang-orang memulai aktifitas, saat hari lebaran, dan juga pada saat *hari balai*²²

Selain ketentuan-ketentuan diatas, ada beberapa hal pokok yang mesti diperhatikan pihak pengangkut dalam hal memperhatikan keselamatan penumpang adalah :

- a. Kelayakan armada yang di pergunakan.

Kelayakan ini dapat dilihat dari Surat Ketetapan Retribusi Pengujian Kendaraan Bermotor No. 551.21/1200/Dishub-2010 yang dikeluarkan oleh Dinas Perhubungan. Yang mana pengujian ini dilakukan setiap 6 bulan sekali. Kelayakan kendaraan juga dapat dilihat dari laporan service / perbaikan armada bus.

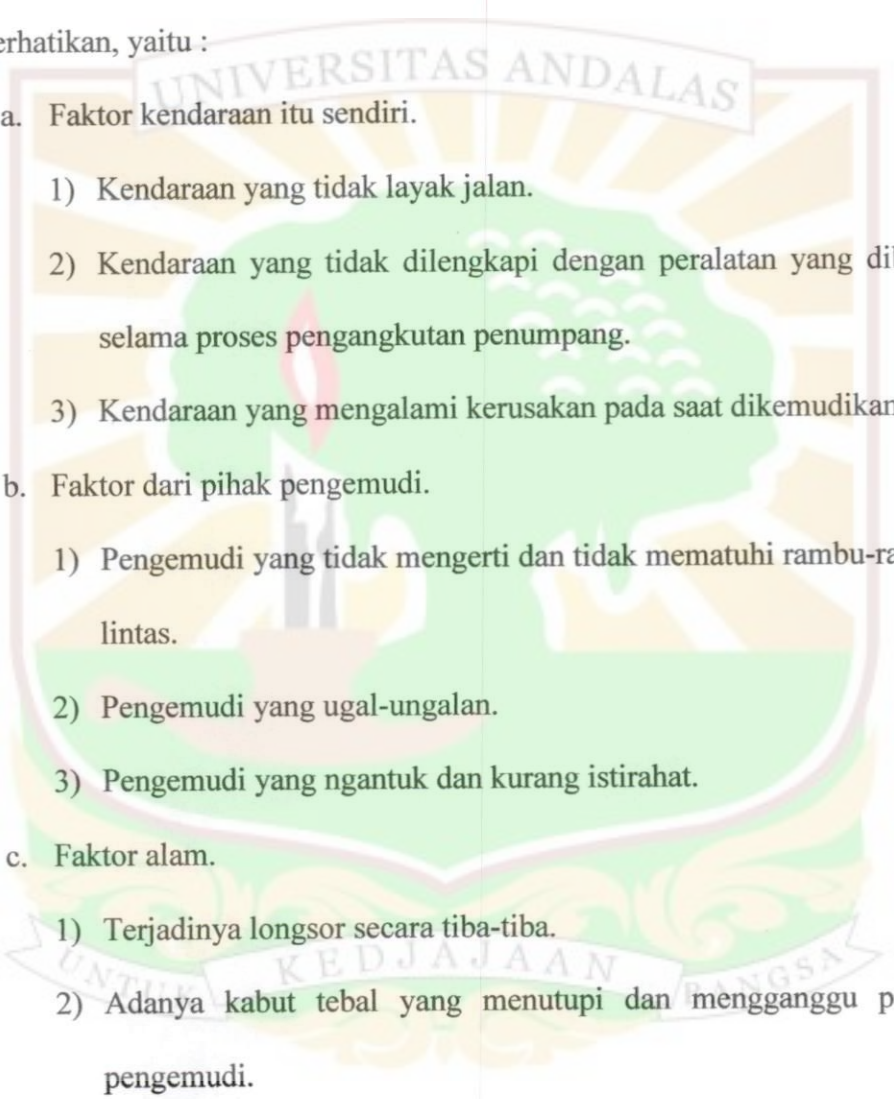
- b. Terdaftar nya perusahaan ke dalam perusahaan asuransi.

Asuransi yang dimaksud disini adalah Asuransi Jasa Rahardja. Perusahaan PO. Tanjung Jaya setiap bulannya membayarkan uang sebesar Rp.

²² *Hari balai* yaitu hari dimana aktifitas pasar-pasar yang berada di Sumatra Barat lebih tinggi dibandingkan dengan hari-hari lain.

30.000,00 (tiga puluh ribu rupiah) setiap kendaraan. Hal ini dapat dilihat dari bukti resi penerimaan dana pertanggungan wajib kecelakaan penumpang kendaraan bermotor umum yang telah ditandatangani pihak Jasa Rahardja.

Ada juga beberapa faktor-faktor penyebab kecelakaan yang mesti diperhatikan, yaitu :

- 
- a. Faktor kendaraan itu sendiri.
 - 1) Kendaraan yang tidak layak jalan.
 - 2) Kendaraan yang tidak dilengkapi dengan peralatan yang dibutuhkan selama proses pengangkutan penumpang.
 - 3) Kendaraan yang mengalami kerusakan pada saat dikemudikan.
 - b. Faktor dari pihak pengemudi.
 - 1) Pengemudi yang tidak mengerti dan tidak mematuhi rambu-rambu lalu lintas.
 - 2) Pengemudi yang ugal-ugalan.
 - 3) Pengemudi yang mengantuk dan kurang istirahat.
 - c. Faktor alam.
 - 1) Terjadinya longsor secara tiba-tiba.
 - 2) Adanya kabut tebal yang menutupi dan mengganggu pandangan pengemudi.
 - 3) Jalan licin akibat hujan lebat.
 - 4) Rambu-rambu lalu lintas yang kurang lengkap.
 - 5) Kurangnya penerangan di jalan raya.

Ketentuan-ketentuan diatas, harus menjadi perhatian dari pihak-pihak yang terkait dalam kegiatan transportasi, agar tidak terjadi kecelakaan yang tidak diinginkan. Jika terjadi kecelakaan, menurut Pasal 231 Ayat (1) Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009, pengemudi kendaraan bermotor yang terlibat kecelakaan lalu lintas, wajib :

- a. Menghentikan kendaraan yang dikemudikannya;
- b. Memberi pertolongan kepada korban;
- c. Melaporkan kecelakaan kepada Kepolisian Negara Republik Indonesia terdekat;
- d. Member keterangan yang terkait dengan kecelakaan tersebut.

Sejak berdiri sampai saat sekarang ini, PO. Tanjung Jaya sudah sering mengalami kecelakaan. Dalam satu tahun paling tidak terjadi satu atau dua kali kecelakaan kecil. Kecelakaan besar juga pernah terjadi yaitu pada tahun 2002. Kecelakaan itu menewaskan satu orang penumpang dan sopir. Kronologis dari kejadian tersebut adalah:

“ Pada tahun 2002, dikala itu orang sedang menunaikan ibadah puasa ramadhan, sekitar pukul 15.00 WIB di Pasa Usang Padang, mobil PO.

Tanjung Jaya yang dikemudikan oleh si Ne, memiliki 26 kapasitas penumpang, melaju dengan kecepatan standar dari Padang menuju Malalo. Di depan PT. Coca-cola cabang Padang, pada awalnya sopir

hendak mendahului mobil yang berada di depannya, namun karena ada lawan tidak jadi dilakukannya. Saat dia hendak balik ke jalurnya, di tabrak dari belakang oleh mobil PO. Setangkai yang dikala itu tidak sempat merem mobilnnya. Mobil goyang dan hilang kendali, sampai akhirnya mobil PO. Tanjung Jaya tersebut rebah kepinggir jalan. Kejadian tersebut menewaskan satu penumpang yang duduk di bangku paling belakang dari mobil PO. Tanjung Jaya tersebut dan sopir dari mobil itu sendiri. Sementara penumpang lainnya mengalami luka-luka ringan dan ada juga yang mengalami luka berat. Penumpang di larikan ke RS M.Djamil Padang dengan bantuan masyarakat yang berada disana. Sementara mobil di amankan oleh pihak polisi dan di tahan di Polsek pasa using, sampai terjadi perdamaian dari pihak-pihak yang bersangkutan. “

Pengusaha mengambil untung dari kendaraan yang dibawa oleh sopir. Pengusaha dan sopir tersebut harus mempunyai tanggung jawab masing-masingnya. Tanggung jawab tersebut sudah dianut pengadilan jauh sebelum UU Lalu Lintas 2009 lahir. Dari uraian di atas dapat kita lihat, bahwa kejadian tersebut merupakan kesalahan dari sopir itu sendiri, sehingga perusahaan harus mengganti kerugian yang di sebabkan oleh kejadian tersebut.

Pengusaha angkutan tidak lagi bisa berkilah bahwa kecelakaan kendaraan menjadi tanggung jawab sopir. Selama ini, sopirlah yang paling banyak dimintai tanggung jawab dalam hal terjadi kecelakaan di jalan raya. Tetapi kini, Undang-

Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ) kian mempertegas tanggung jawab bersama pengusaha dan sopir.

Berdasarkan Pasal 234 UU LLAJ, pengusaha pemilik dan pengemudi dapat dimintai pertanggungjawaban bersama atas kerugian yang diderita penumpang atau pemilik barang atau pihak ketiga, meskipun kecelakaan itu disebabkan pengemudi. Meskipun kerusakan hanya pada fasilitas jalan atau perlengkapan jalan, pengusaha tetap bisa dimintai pertanggungjawaban. Bahkan, badan usaha perusahaan angkutan umum pun dapat dijatuhi sanksi jika terjadi kecelakaan. Pengusaha malah terancam sanksi pidana denda Rp1,5 juta jika tidak mengasuransikan awak kendaraan dan penumpang. Ini berarti ada tanggung renteng antara pengusaha, pengemudi, dan perusahaan angkutan umum. Tanggung renteng adalah konsep hukum perdata yang menekankan tanggung jawab atas suatu kerugian berada di pundak beberapa orang sekaligus.

Menurut Direktur Lalu Lintas Polda Metro Jaya, Kombes Pol Condro Kirono, salah satu spirit yang hendak dibangun dalam UU LLAJ 2009 adalah rasa kebersamaan dan tanggung jawab. Dengan konsep ini, pengusaha tak lagi membiarkan sopirnya membawa kendaraan secara asal, dan membiarkan kendaraan yang belum layak jalan dikemudikan. Faktanya, kata Condro, pengusaha mendapatkan keuntungan dari kendaraan tersebut.²³

²³ <http://www.hukumonline.com/berita/baca/hol22587/uu-lalu-lintas-2009-pertegas-konsep-tanggung-rentang>.

3. Pembatasan tanggung jawab.

Walaupun pengangkut dinyatakan mempunyai tanggung jawab, namun adakalanya ia bebas dari tanggung jawab. Terutama dalam keadaan yang luar biasa yang berada diluar kekuasaanya yang menyebabkan terjadinya peristiwa yang tidak diinginkan itu, seyogyanya pengangkut memang sepantasnya bebas dari tanggung jawab . Biasanya hal-hal tersebut meliputi peristiwa yang disebut "*force majeure*". Hal ini telah diterima sebagai prinsip umum. Namun *Force Majeur* pun dapat bersifat relative andaikata dihubungkan dengan upaya maksimal dan wajar mengenai apa yang seharusnya dilakukan untuk mencegah terjadinya suatu peristiwa yang tidak di inginkan itu, Hal ini menyangkut penilaian pada kondisi dan fakta-fakta yang dihadapi.

Pembebasan tanggung jawab pengangkut untuk memberi ganti rugi dapat pula terjadi jika pengirim barang tidak memberikan keterangan yang benar mengenai sifat dan nilai barang sebelumnya atau pada waktu ia menerimanya yang kemudian menimbulkan kerusakan pada barang. Bahkan pengangkut berhak memperoleh ganti rugi yang dideritanya akibat pemberitahuan yang diberikan kepadanya tidak benar atau tidak lengkap mengenai waktu dan sifat barang, kecuali bila ia telah mengenal atau seharusnya mengenal watak dan sifat tersebut.

C. Bentuk dan Pelaksanaan Perjanjian Pengangkutan Umum pada Perusahaan Angkutan Umum PO. Tanjung Jaya.

Terjadinya suatu perjanjian itu diawali adanya kesepakatan oleh kedua belah pihak. Pihak pengangkut menawarkan jasanya untuk mengangkut dari tempat asal sampai kepada tujuan. Pengangkutan sesuai dengan kehendak penumpang dan penumpang setuju dengan service yang ditawarkan. Penumpang harus membayar ongkos sesuai dengan kesepakatan.

Ongkos yang di bayarkan oleh penumpang, sudah termasuk kedalamnya untuk asuransi. Pihak angkutan PO. Tanjung jaya, yang di wakili oleh sopir, membayarkan uang asuransi kepada pihak Jasa Raharja. Dengan adanya pembayaran premi asuransi ini, berarti pihak angkutan telah mengadakan suatu perjanjian dengan pihak asuransi yang merupakan salah satu usaha pengangkut dalam menjaga keselamatan penumpangnya.

Dalam pelaksanaan pengangkutan, keselamatan orang dan barang yang diangkut merupakan tanggung jawab pengusaha angkutan. Terkait terhadap tanggung jawab pengangkut, pengangkut diwajibkan untuk mengganti kerugian yang disebabkan oleh rusak atau hilangnya orang dan barang seseorang baik seluruh atau sebagian, sehingga pengangkut tidak dapat menyerahkan sesuai dengan yang diterima sebelumnya. Namun pengangkut dapat melepaskan diri dari kewajiban tersebut asalkan pengangkut dapat membuktikan bahwa peristiwa tersebut adalah sesuatu yang tidak dapat dihindari atau dicegah atau adanya keadaan memaksa (*overmacht*)

atau kerusakan disebabkan karena sifat, keadaan cacat dari barang itu sendiri atau juga kesalahan pengirim barang. Sedangkan, sementara itu kewajiban dari pemakai jasa ialah membayar upah angkutan.

Tanggung jawab pihak pengangkut terhadap penumpang dimulai saat terjadinya perjanjian pengangkutan yaitu pada saat penumpang telah membayar ongkos sampai diantar ke tempat tujuan. Begitupun pengiriman barang ataupun paket, pihak pengangkut bertanggung jawab untuk menjaga barang tersebut supaya tidak hilang atau rusak, sampai barang tersebut diterima oleh sipenerima barang. Pada umumnya perjanjian ini tidak terikat pada suatu bentuk tertentu, karena dapat dibuat secara lisan dan tulisan.

Perjanjian yang dibuat bersifat mengikat, para pihak mengikatkan diri kepada aturan-aturan tertentu yang dituangkan dalam bentuk perjanjian. Namun pada perjanjian tertentu undang-undang menentukan suatu bentuk perjanjian harus disertai dengan bukti tertulis, sehingga apabila bukti tertulis itu tidak dipenuhi maka perjanjian itu batal. Dengan demikian bentuk tertulis, tidaklah hanya semata-mata merupakan alat bukti saja, namun juga merupakan syarat untuk adanya perjanjian tertentu. Namun berdasarkan penelitian dilapangan, mengenai bentuk perjanjian pada PO. Tanjung Jaya dengan penumpang umumnya secara lisan.

Selain perjanjian dengan penumpang, pihak pengusaha PO. Tanjung Jaya juga mengadakan perjanjian dengan pihak lain. Pihak-pihak yang dimaksud disini adalah pemilik angkutan umum lain yang meminta izin angkutannya beroperasi atas nama PO. Tanjung Jaya dan juga pihak karyawan (agen) beserta sopir. Selain itu, pihak PO.

Tanjung Jaya juga melakukan perjanjian dengan pihak asuransi yaitu asuransi Jasa Raharja.

Para pihak yang meminta izin angkutannya beropersai atas nama PO. Tanjung Jaya mengikatkan diri kepada peraturan-peraturan yang berlaku di perusahaan tersebut. Perjanjian yang terjadi antara dua pihak ini bersifat tertulis, yang mesti dipatuhi oleh keduanya. Mengenai perjanjian dengan sopir dan karyawan, yang biasanya bersifat lisan, pengusaha angkutan umum PO. Tanjung Jaya sangat menekankan untuk mengutamakan keselamatan dan kenyamanan penumpang. Disamping memberikan kenyamanan dan keselamatan penumpang, sopir juga harus melakukan pembayaran uang asuransi kepada pihak asuransi yaitu Jasa Raharja sebesar Rp. 30.000,00 (Tiga puluh ribu rupiah) setiap bulannya. Dengan adanya pembayaran ini, pihak sopir sebagai wakil dari PO. Tanjung Jaya telah mengadakan sebuah perjanjian dengan pihak Jasa Raharja.

Pihak PO. Tanjung Jaya mengasuransikan jiwa penumpang dan sopirnya. Jika terjadi kecelakaan, maka pihak PO. Tanjung Jaya mengalihkan tanggung jawab, untuk mengganti kerugian, kepada pihak Jasa Raharja tersebut. Yang mana perjanjian dengan pihak asuransi ini juga merupakan rumusan dari perjanjian pengangkutan yang mesti dipatuhi.

Dengan adanya perjanjian pengangkutan, maka akan timbul hak dan kewajiban para pihak yang terikat dalam perjanjian pengangkutan. Yang mana dengan perjanjian ini maka akan tercapai tujuan pihak-pihak tersebut. Hak dan kewajiban pihak tersebut adalah sebagai berikut:

1. Hak dan kewajiban penumpang/ penyewa.

Hak penumpang/ penyewa berupa:

- a. Mendapatkan pelayanan sebaik-baiknya.
- b. Berhak untuk diantar sampai ke tempat tujuan yang diperjanjikan.
- c. Berhak atas bagasi sesuai dengan ketentuan.
- d. Berhak mendapatkan jaminan keselamatan berupa asuransi.

Disamping mendapatkan haknya, penumpang/ penyewa juga harus memenuhi kewajibannya sebagai berikut :

- a. Wajib membayar ongkos angkutan sesuai dengan tarif yang telah ditetapkan oleh perusahaan.
- b. Mematuhi segala ketentuan yang telah ditetapkan oleh perusahaan.
- c. Membayar premi asuransi yang diambil dari ongkos.

2. Hak dan kewajiban pimpinan.

Hak dari pimpinan perusahaan PO. Tanjung Jaya adalah:

- a. Mendapatkan pengasilan (setoran).
- b. Mendapatkan meminta data kepada pihak lain yang terikat dengan perjanjian dengan PO. Tanjung Jaya, yang sangat berguna bagi evaluasi untuk pengembangan usaha.

Disamping hak diatas, pimpinan perusahaan juga mempunyai kewajiban sebagai berikut:

- a. Menyediakan armada angkutan yang layak jalan dan nyaman bagi penumpang.
 - b. Mengasuransikan penumpang/ penyewa kepada PT. Asuransi Jasa Raharja.
 - c. Memberikan dukungan, informasi, manajemen dan pengembangan usaha pada bawahannya.
 - d. Berkewajiban memberikan pengarahan-pengarahan mengenai kebijakan ataupun aturan perusahaan.
3. Hak dan kewajiban pengemudi.

Hak pengemudi diantaranya:

- a. Mendapatkan penghasilan 20% dari pengasilannya.²⁴
- b. Mendapatkan perlindungan dari perusahaan secara hukum.

Pengemudi juga memiliki kewajiban yang mesti ditaatinya, yaitu:

- a. Menjaga nama baik dan rahasia perusahaan.
- b. Mematuhi segala ketentuan dan kenyamanan penumpang.
- c. Mengutamakan keselamatan dan kenyamanan penumpang.
- d. Melayani penumpang dengan baik selama perjalanan.
- e. Mengangkat dan menyusun barang penumpang/pelanggan dan menyusunnya secara rapi di bagasi.

²⁴ Mukhtar Salim, "Wawancara langsung dengan bagian keuangan perusahaan PO. Tanjung Jaya pada tanggal 19 November 2011."

- f. Mengendarai mobil dengan baik dan hati-hati, mematuhi rambu-rambu lalu lintas.
 - g. Menjaga dan merawat kendaraan yang dikendarainya, yang merupakan milik atasannya.
 - h. Berkomunikasi dengan penumpang dengan baik dan sopan.
4. Hak dan kewajiban asuransi.

Hak dari pihak asuransi:

- a. Mendapat uang premi setiap bulan dari pihak perusahaan angkutan.
- b. Meminta bukti-bukti jika terjadi suatu kecelakaan.

Sementara itu kewajiban dari pihak asuransi adalah memberi pertanggung jawaban berupa materil kepada korban yang merupakan tanggungannya.

Para pihak tuntutan untuk menjalankan kewajibannya dengan sebaik mungkin dan memperoleh haknya dengan tujuan agar tidak ada satupun pihak yang merasa dirugikan. Yang mana hak dan kewajiban tersebut merupakan dampak dari perjanjian pengangkutan. Pihak-pihak dalam perjanjian ini mengikatkan diri kepada aturan-aturan yang telah disepakati sebelumnya.

Pada Keputusan Direktorat Jendral Perhubungan Darat Nomor : SK 653/AJ.202/DPRJD/2001 tentang petunjuk teknis penyelenggaraan angkutan sewa yang dinyatakan dalam Pasal 20 yang mengatur tentang hak dan kewajiban para pihak:

(1) Perusahaan angkutan sewa dan/atau kendaraan sewa eksekutif yang menyewakan kendaraan sewa dengan pengemudi mempunyai kewajiban sebagai berikut:

- a. Kendaraan yang dioperasikan harus memenuhi persyaratan teknis dan layak jalan.
- b. Pengemudi yang mengoperasikan kendaraan sewa memenuhi persyaratan sebagaimana dimaksud pada Pasal 14 ayat (2) dan ayat (3).
- c. Mengangkut dan mengatur penumpang ke alamat tujuan yang dikehendaki penumpang sesuai dengan perjanjian.
- d. Menatapi waktu keberangkatan berdasarkan permohonan penumpang dan/atau sesuai dengan perjanjian.

(2) Perusahaan angkutan sewa dan/atau kendaraan sewa khususnya yang menyewakan kendaraan sewa dengan pengemudi mempunyai hak sebagai berikut:

- a. Mendapatkan pelayanan sebaik-baiknya dari perusahaan maupun pengemudi.
- b. Mendapatkan kendaraan yang memenuhi persyaratan teknis dan layak jalan.
- c. Mendapatkan tanda bukti pembayaran sewa/tarif.

Pemerintah melalui Keputusan Direktorat Jendral Perhubungan Darat Nomor : SK 653/AJ.202/DRJD/2001 turut campur dalam hal petunjuk teknis penyelenggaraan

angkutan sewa yang dinyatakan dalam Pasal 20, mengatur tentang hak dan kewajiban para pihak yang telah diuraikan diatas. Hal ini dilakukan agar para pihak yang menyelenggarakan pengangkutan dan pengemudi harus menjalankan hak dan kewajiban mereka tersebut sesuai dengan aturan yang telah ditetapkan oleh pemerintah. Demikian juga pihak penyewa harus juga memenuhi kewajibannya dan mendapatkan haknya sebaik mungkin.

Peran pemerintah dan perundang-undangan sangat dibutuhkan untuk melindungi kepentingan pihak-pihak yang terlibat dalam perjanjian pengangkutan tersebut. Para pihak harus menyadari hak dan kewajiban yang harus mereka penuhi. Yang mana hak dan kewajiban terdapat pada perjanjian yang dibuat secara tertulis maupun lisan.

D. Kendala yang di Hadapi oleh Pengemudi dan Pemilik Kendaraan Umum PO. Tanjung Jaya dalam Menghadapi Ganti Kerugian.

Masalah sengketa dalam perjanjian pengangkutan biasanya menyangkut hal-hal yang disebabkan oleh suatu wanprestasi, suatu kelalain dari salah satu pihak atau dalam hal lain-lain yang kesemuanya itu pada akhirnya menimbulkan suatu tuntutan ganti rugi. Pihak mana yang menderita kerugian inilah yang pada akhirnya akan menuntut ganti-rugi.

Bila terjadi kehilangan barang atau rusak terhadap orang ataupun barang dimana masih berada dalam penguasaan pengangkut , pemilik kendaraan

berkewajiban mengganti kerugian sesuai dengan syarat penggantian. Bila menggunakan asuransi penumpang tidak akan bersusah payah menuntut ganti rugi terhadap pengangkut karena claimnya diajukan kepada badan yang bertindak sebagai asuransi tersebut. Asuransi akan mengganti kerugian yang dialami oleh penumpang.

Dalam proses pembayaran ganti rugi selalu didahului dengan proses pembuktian yang panjang yang membutuhkan waktu yang lama karena kendala-kendala yang menyangkut kejadianya telah berlangsung lama, perbedaan tempat dengan jarak yang cukup jauh antara tempat asal dan tempat tujuan, sehingga untuk komunikasinya juga membutuhkan waktu yang lama, instansi / orang yang terlibat juga cukup banyak, sehingga sering kali pada akhirnya mereka lebih memilih solusi akhir dengan jalan damai yang artinya melihat dari sisi kepentingan bisnis dari pada dari sisi hukum.

Jika para pihak pada akhirnya menyelesaikan pertikaian itu dengan melihat dari sisi kepentingan bisnis maka besarnya ganti rugi ditetapkan berdasarkan kesepakatan bersama antar kedua belah pihak. Dengan adanya kesepakatan ini maka permasalahan dianggap selesai. Akan tetapi tidak jarang suatu permasalahan tidak ketemu jalan keluarnya sehingga terjadi sengketa yang harus diselesaikan secara hukum.

Dalam mencari kesepakatan antara pihak pengangkut dan pihak penumpang banyak terdapat hambatan-hambatan yang membuat sering terjadinya pertentangan dalam menentukan jumlah ganti kerugian. Hambatan-hambatan tersebut antara lain :

1. Masalah pengasilan.

Banyaknya perusahaan angkutan umum yang menambah armada angkutannnya, membuat berkurangnya penumpang perusahaan PO. Tanjung Jaya. Yang mana, berdampak pada pengasilan dari PO. Tanjung Jaya itu sendiri.²⁵

2. Masalah kejujuran dari pengemudi.

Disamping kurangnya pendapatan dari perusahaan angkutan, juga banyak kecuranga-kecurangan yang dilakukan oleh pengemudi angkutan umum PO. Tanjung Jaya, misalkan saja menyelundupkan sebagian dari pengasilan kedalam kantong pribadi, diluar dari haknya. Hal ini sangat merugikan bagi pengusaha angkutan umum PO. Tanjung Jaya.

3. Masalah keadaan perjalanan.

Sering terjadi macet di jalan yang di lalui oleh angkutan umum PO. Tanjung Jaya, khususnya angkutan jurusan Solok-Bukittinggi, yaitu pada pasar-pasar tradisional yang berada di sepanjang perjalanan. Hal ini sangat menghambat armada angkutan umum PO. Tanjung Jaya dalam mencapai ketepatan waktu sampai di tempat tujuan. Yang mana keterlambatan ini sangat merugikan bagi pihak-pihak yang terkait, baik itu penumpang dan juga perusahaan PO. Tanjung Jaya itu sendiri. Disamping macetnya jalan, bila terjadi kerusakan mobil di jalanan juga merupakan kendala bagi pelaksanaan pengangkutan penumpang oleh PO. Tanjung Jaya.

²⁵ Epa, "wawancara langsung dengan pengemudi tanggal 20 November 2011."

Hal-hal diatas membuat pihak pengusaha angkutan PO. Tanjung Jaya sulit untuk memenuhi tanggung jawabnya untuk memenuhi ganti kerugian terhadap akibat dari kecelakaan yang terjadi. Kecelakaan lalu lintas ini tentu juga bukan kehendak dari para pihak. Sehingga dalam tuntutan ganti kerugian ini sering terjadi ketegangan-ketegangan dan bahkan pertengkaran antara pihak pengangkut dengan pihak korban ataupun keluarga korban. Sering juga terjadi penuntutan ganti kerugian dari pihak korban tidak rasional yang membuat pihak perusahaan angkutan menolak tuntutan tersebut.

Begitupun juga keinginan korban yang tidak mau berobat ke rumah sakit, tetapi korban untuk mengobatinya dengan cara tradisional. Yang mana pengobatan secara tradisional ini tidak dapat di klaim kepada pihak asuransi, sehingga hal ini sangat merugikan pihak pengusaha angkutan. karena untuk mendapatkan ganti kerugian dari pihak asuransi harus disertai dengan kwitansi pengobatan, yang tidak bisa didapatkan dari pengobatan tradisional.

BAB IV

PENUTUP

A. KESIMPULAN

Dari hasil penelitian dan pembahasan yang telah diuraikan di atas, ada beberapa poin yang menjadi kesimpulan yaitu:

1. Tanggung jawab dari pemilik kendaraan atas kerugian yang ditimbulkan oleh pengemudinya (sopir). Berdasarkan contoh kasus yang telah dikemukakan sebelumnya jelaslah bahwa Pemilik kendaraan ikut bertanggung jawab atas kerugian yang ditimbulkan oleh pengemudinya dalam kecelakaan lalu lintas karena perbuatan melawan hukum. Tanggung jawab yang dibebankan kepada pengusaha adalah pembayaran ganti kerugian, dalam pelimpahan tanggung jawab pada pihak Jasa Raharja. Pengusaha juga memberikan ganti rugi secara sukarela sebagai wujud kemanusiaan berupa uang santunan. Sementara itu tanggung jawab yang dibebankan kepada pengemudi (sopir), harus bertanggung jawab dihadapan hukum apabila terjadi kecelakaan. Pengemudi juga bertanggung jawab memberikan bantuan tenaga seperti mengantar penumpang ke rumah sakit.
2. Bentuk perjanjian pengangkutan pada PO. Tanjung Jaya adalah secara tidak tertulis. Perjanjian tersebut terjadi saat penumpang menaiki mobil dan membayarkan ongkos kepada pihak pengusaha angkutan. Saat pembayaran ongkot tersebutlah, penumpang menjadi tanggung jawab pihak pengusaha

angkutan tersebut. Pihak-pihak yang terkait dengan perjanjian pengangkutan ini, harus tunduk dan patuh kepada aturan-aturan yang berlaku dan yang telah ditentukan. Barang siapa yang tidak memenuhi pretasinya, maka pihak yang merasa dirugikan berhak menuntut kerugian atas ketidak terpenuhinya prestasi tersebut.

3. Kendala yang dihadapi oleh pihak pengangkut dalam menghadapi ganti kerugian yaitu sering terjadi ketegangan-ketegangan dan bahkan pertengkaran antara pihak pengangkut dengan pihak korban (keluarga korban). Saat pendapatan dari pengusaha angkutan yang begitu minim, keluarga korban juga menuntut ganti rugi yang tidak rasional kepada pengangkut. Begitu juga keinginan korban yang tidak mau dibawa ke rumah sakit, tetapi korban menuntut pengusaha untuk mengobatinya secara tradisional. Tentu hal ini bagi pengusaha adalah suatu masalah karena pengusaha tidak bisa mengklaim ke asuransi, karena tidak bisa dibuktikan dengan kwitansi pengobatan.

B. SARAN-SARAN

1. Pihak perusahaan angkutan hendaknya menjalankan tanggung jawabnya sesuai dengan apa yang di amanatkan oleh peraturan perundang-undangan yang berlaku.
2. Bagi penumpang hendaknya memahami betul apa yang menjadi hak mereka dalam penyelenggaraan pengangkutan, agar tidak ada penipuan dari pihak yang tidak bertanggung jawab.

3. Dalam penyelenggaraan angkutan, hendaknya si pengemudi harus dapat menjalankan tugas dengan bersikap jujur dan harus selalu berhati-hati dalam mengemudi karena nyawa setiap orang yang ada dalam perjalanan itu berada pada tangan pengemudi . Jika pengemudi ugal-ugalan, maka yang akan menderita bukan cuman pengemudi itu saja, tetapi juga penumpang dan pengusaha angkutan itu sendiri.
4. Agar terciptanya lalu lintas yang aman dan lancar maka harus adanya kesadaran dari seluruh pihak yang terkait baik itu dari pengemudi, penumpang, perusahaan angkutan maupun dari pihak kepolisian untuk bersama-sama menjaga ketertiban dalam lalu lintas.
5. Dalam ketentuan peraturan mengenai angkutan, lebih banyak menekankan kepada hukum publik, hendaknya ada suatu aturan baru di luar peraturan publik tersebut yang mengatur tentang hukum privat atau aspek perdatanya yang mengatur hubungan hukum antara pengangkutan dengan pengguna jasa.
6. Saling mengerti hak dan tanggung jawab dari masing-masing pihak baik itu pengusaha angkutan dan penumpang, sangatlah penting dalam hal menciptakan perjanjian pengangkutan yang baik.

DAFTAR KEPUSTAKAAN

A. Buku-buku.

- Abdulkadir muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, PT Chitra Aditya Bakti, Bandung, 2008.
- Abdul Kadir Muhammad, *Hukum Perdata Indonesia*, PT. Citra aditya Bakti, Bandung, 1993.
- Amirudin dan Zainal Asikin, *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, PT Raja Grafindo, Jakarta, 2004.
- Bambang Wuluyo, *Penelitian Hukum Dalam Praktek*, Sinar Grafika, Jakarta, 1999.
- Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, cetakan ketujuh edisi II, Balai Pustaka Jakarta, 1996.
- H.M.N Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*, Djambatan, Jakarta, 1984.
- Muhammad Husseyn Umar, *Hukum Maritim Dan Masalah-Masalah Pelayaran Di Indonesia* Buku ke-2, Pustaka Sinar Harapan, Jakarta, 2001.
- Mukhtarudin Siregar, *Beberapa Masalah Ekonomi dan Managemen Pengangkutan*, Lembaga penerbitan FE UI, Jakarta, 1981.
- Ridwan Khairandy, Machsun Tabroni, Ery Arifudin, Djohari Santoso , *Pengantar Hukum Dagang Indonesia I*, Gama Media, Yogyakarta, 1999.
- Rustian Kamaluddin, *Ekonomi Transportasi: Karekteristik, Teori Dan Kebijakan*, Ghalia Indonesia, Jakarta, 2003.
- Soekardono, *Hukum Dagang Indonesia*, CV Rajawali, Jakarta, 1981.
- Sri Rejeki Hartono, *Pengangkutan dan Hukum Pengangkutan Darat*, Penerbit UNDIP, 1980.
- Subekti, *Aneka Perjanjian*, Penerbit Alumni, Bandung, 1979.

Sution Usman Adji, *Hukum Pengangkutan Indonesia*, Rineck, Jakarta, 1990.

B. Peraturan dan Perundang-undangan.

1. Kitab Undang-undang Hukum Perdata.
2. Kitab Undang-undang Hukum Dagang.
3. Undang-undang Nomor 14 tahun 1992 tentang *Lalu Lintas dan Angkutan Jalan* Juncto Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang *Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*.
4. Peraturan Pemerintah Nomor 41 tahun 1993 tentang Angkutan Jalan.

C. Internet.

<http://www.hukumonline.com/berita/baca/hol22587/uu-lalu-lintas-2009-pertegas-konsep-tanggung-rentang>.



KEMENTERIAN PENDIDIKAN NASIONAL

**Fakultas Hukum
Universitas Andalas**

Kampus Limau Manis, Padang – 25163 Telepon: (0751) 72985, Fax. 778109
Web.http: e-mail : fh_ua@yahoo.com

Nomor : **2034** /H.16.4/PP-2011
Lamp. :
Perihal : **Tugas Survey/penelitian**

Padang, 14 Oktober 2011

Kepada Yth :
Bapak Gubernur Sumatera Barat
C.q. Kabid. Kesbang dan Linmas Sumbar
di -
PADANG

Dengan ini kami mohon kepada bapak untuk dapat menerima dan memproses/memberikan izin penelitian kepada mahasiswa :

Nama	: Vina Putri Sari
No. BP	: 07140262
Fakultas	: Hukum Universitas Andalas
Jurusan	: Ilmu Hukum
Program Kekhususan	: Perdata Bisnis
Alamat	: Jl. Kamang No. 15 Jati Padang
Pembimbing I	: Syahril Razak, SH.,MH
Pembimbing II	: Firmansyah, SH
Untuk Melaksanakan	: Penelitian Lapangan
Waktu	: 3 Bulan (17 Oktober 2011 – 17 Januari 2012)
Tempat Penelitian	: Sumatera Barat
Dalam Rangka	: Mengumpulkan Data Untuk Menyusun Skripsi
J u d u l	: Tanggung Jawab Pengemudi Dan Pemilik PO. Tanjung Jaya Di Jalan Raya Atas Kerugian Yang Ditimbulkan Dalam Kecelakaan Lalu Lintas

Oleh karena itu kami mohon bantuan Bapak agar yang bersangkutan dapat melaksanakan tugas sebagaimana mestinya, disamping itu kami juga mengharapkan bantuan Bapak agar dapat memberikan keterangan/penilaian seperlunya mengenai pelaksanaan tugas tersebut diatas Atas segala bantuan dan perhatian yang diberikan, sebelumnya kami ucapkan terima Kasih.

An. Dekan
Rembantu Dekan I,


Firmansyah, SH.,MH.,LLM
Nid. 1962 1231 1989 0110 02
FAKULTAS HUKUM

Tembusan :
1. Rektor Univ.Andalas
2. Dekan (sebagai laporan)
3. Dosen Pembimbing **FL**
4. Ketua Bagian Hukum Perdata
5. Mhs yang bersangkutan
6. Peringgal



KEMENTERIAN PENDIDIKAN NASIONAL

Fakultas Hukum
Universitas Andalas

Kampus Limau Manis, Padang – 25163 Telepon: (0751) 72985, Fax. 778109
Web.http: e-mail : fh_ua@yahoo.com

Nomor : 2034 /H.16.4/PP-2011
Lamp. : -
Hal : Tugas Survey / Penelitian

Padang, 14 Oktober 2011

Kepada Yth;

1. Pimpinan PO. Tanjung Jaya

di :
Tempat

Bersama ini kami sampaikan kepada Bapak, bahwa kami menugaskan mahasiswa yang tersebut dibawah ini :

Nama	: Vina Putri Sari
No. BP	: 07140262
Fakultas	: Hukum Universitas Andalas
Jurusan	: Ilmu Hukum
Program Kekhususan	: Perdata Bisnis
Alamat	: Jl. Kamang No. 15 Jati Padang
Untuk Melaksanakan	: PENELITIAN LAPANGAN
Waktu	: 3 Bulan (17 Oktober 2011 – 17 Januari 2012)
Dalam Rangka	: Mengumpulkan data untuk menyusun skripsi.
udul	: Tanggung Jawab Pengemudi Dan Pemilik PO. Tanjung Jaya Di Jalan Raya Atas Kerugian Yang Ditimbulkan Dalam Kecelakaan Lalu Lintas

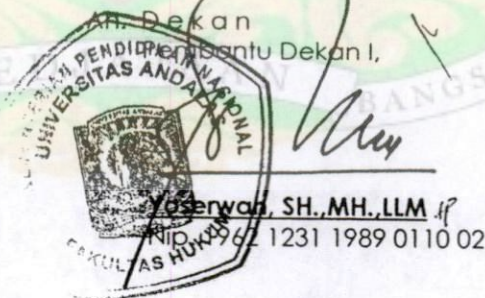
Oleh Karena itu kami mohon bantuan Bapak agar yang bersangkutan dapat melaksanakan tugasnya sebagaimana mestinya.

Disamping itu kami juga mengharapkan bantuan Bapak agar dapat memberikan keterangan / penilaian seperlunya mengenai pelaksanaan tugas tersebut diatas.

Atas segala bantuan dan perhatian Bapak sebelumnya kami aturkan terima kasih.

Tembusan :

1. Rektor Universitas Andalas
2. Dekan (sebagai laporan)
3. Dosen Pembimbing
4. Ketua Bagian Hukum Perdata
5. Mahasiswa Yang bersangkutan
6. Peringgal.





PEMERINTAH PROVINSI SUMATERA BARAT BADAN KESBANGPOL DAN LINMAS

Jln. Kuini No. 79.A Telp. 0751 – 31554 Padang

REKOMENDASI

No.B.070/1339 /WAS-BKPL/2011

Tentang

Izin Melaksanakan Penelitian

Kami Pemerintah Propinsi Sumatera Barat Kepala Badan Kesatuan Bangsa Politik Dan Linmas, setelah mempelajari Surat Dekan Fakultas Hukum Universitas Andalas Padang Nomor: 2034/J16.4/KM-RM/2011 tanggal 14 Oktober 2011 Perihal Permohonan Melaksanakan Survey dan Penelitian, dengan ini kami menyatakan **tidak keberatan** atas maksud melaksanakan Penelitian di Sumatera Barat yang dilakukan oleh :

Nama	: Vina Putri Sari
Tempat/Tgl Lahir	: Tanjung Barulak/24 Maret 1989
Pekerjaan	: Mahasiswi
Alamat	: Jln.Kamang No.15 Jati Baru, Padang.
No.Kartu Identitas	: 07 140 262
Judul Penelitian	: Tanggung Jawab Pengemudi dan Pemilik PO.Tanjung Jaya Di Jalan Raya Atas Kerugian yang ditimbulkan Dalam Kecelakaan Lalu Lintas.
Lokasi Tempat Penelitian	: Singkarak/PO.Tanjung Jaya.
Waktu Penelitian	: 3 Bulan
Anggota	:

Dengan Ketentuan Sebagai Berikut :

1. Tidak boleh menyimpang dari kerangka serta tujuan Penelitian
2. Memberitahukan kedatangan serta maksud Penelitian yang akan dilaksanakan dengan Menunjukkan surat-surat keterangan yang berhubungan dengan itu, baik kepada PEMDA setempat maupun kepada Institusi yang dituju serta melaporkan diri sebelum meninggalkan daerah / lokasi Penelitian
3. Mematuhi semua peraturan yang berlaku dan menghormati adat istiadat serta kebijaksanaan masyarakat setempat.
4. Mengirimkan laporan hasil Penelitiannya sebanyak 1 (satu) Eks kepada Gubernur Sumbar Cq. Kepala Badan Kesbangpol Dan Linmas.
5. Bila terjadi penyimpangan/ pelanggaran terhadap ketentuan tersebut diatas, maka surat rekomendasi ini akan dicabut kembali.

Demikianlah rekomendasi izin Penelitian ini diberikan kepada yang bersangkutan untuk dapat dipergunakan oleh yang berkepentingan dimana perlu.

Padang, 9 SEPTEMBER 2011
AN. KEPALA BADAN KESBANG POLITIK DAN LINMAS



Tembusan Kpd Yth.

1. Bapak. Mendagri Cq. Dirjen Kesatuan Bangsa Dan Politik di Jkt.
2. Bapak. Gubernur Provinsi Sumatera Barat di Padang (sbg laporan).
3. Sdr. Bupati Tanah Datar Cq.Kesbangpol dan Linmas Di Batusangkar.
4. Yang Bersangkutan.

PO. TANJUNG JAYA

Jl. By Pass, Nasir Sutan Pamuncak No. 16, Solok

Solok, 17 desember 2011

Nomor : /TJ.001/XI/SLK-2011
Klasifikasi : -
Lampiran : -
Perihal : Tugas Penelitian

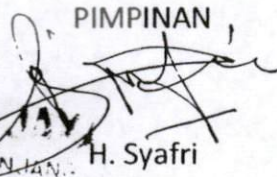
Kepada :
Yth. Dekan Fakultas Hukum
Universitas Andalas
Di
PADANG

1. Yang bertanda tangan dibawah ini, selaku Pimpinan oleh karena itu bertindak untuk atas nama PO.Tanjung Jaya, menerangkan mahasiswa yang tersebut dibawah ini:

Nama : Vina Putri Sari
No. BP : 07 140 262
Fakultas : Hukum
Jurusan : Hukum Perdata Bisnis
Judul skripsi : Tanggung Jawab Pengemudi Dan Pemilik PO.Tanjung jaya di Jalan Raya Atas Kerugian yang Diimbulkan Dalam Kecelaaan Lalu Lintas.

benar adanya telah melaksanakan tugas PENELITIAN LAPANGAN di PO.Tanjung Jaya, selama 2 (dua) bulan dari tgl. 17 Oktober 2011 sampai dengan 17 desember 2011.

2. Demikian disampaikan surat keterangan ini adanya, untuk dapat dipergunakan sebagai mestinya. Terima kasih.

PIMPINAN,

PO. TANJUNG JAYA
MALAILO - PADANG PANJANG
H. Syafri



GUBERNUR SUMATERA BARAT

KEPUTUSAN GUBERNUR SUMATERA BARAT

Nomor : 06 / PHB / GSB /2006

TENTANG

IZIN TRAYEK ANTAR KOTA DALAM PROPINSI

GUBERNUR SUMATERA BARAT

- Membaca**
- a. Surat permohonan tanggal : 20 Maret 2006 Nomor : 01/TJ/III/2006.
Nama perusahaan : PO. TANJUNG JAYA
Nama pimpinan : H. SYAFRI
Alamat perusahaan : di. Malalo Kab. Tanah Datar
Trayek yang dimohon :
- Pembaharuan Izin ;
 - 1. a. BK. TINGGI - PD. PANJANG - UMBILIN - SOLOK PP. 20 Bis.
b. BK. TINGGI - PD. PANJANG - SUMPUR - MALALO PP. 8 Bis
 - 2. a. BK. TINGGI - PD. PANJANG - SOLOK - TJ. AMPALU - SIJUNJUNG PP. 4 Bis
b. BK. TINGGI - PD. PANJANG - SOLOK - KIL. JAO - KT. BARU - SELRUMBAI PP. 4 Bis
 - b. Pertimbangan dari Bupati/Walikota/Kepala Dinas Perhubungan/LLAJ
1. Dinas Perhubungan Kab. Swl/Sji No. : 551.21/295/DISHUB/2005 tgl. 08-12-2005
2. Kantor Perhubungan Kab. Tn. Datar No. : 551/11/PERHUB-TD/2005 tgl. 11-10-2005
3. Dinas Perhubungan Kota Solok No. : 551.21/367/DISHUB/X/2005 tgl. 03-10-2005
4. Kantor LLAJ Kota Bukittinggi No. 551.21/456/LLAJ-BKT/2005 tgl. 10-10-2005
5. Bupati Dharmasraya No. : 550/02/PHB/XII/2005 tanggal 02 Januari 2006
- Menimbang**
- a. Bahwa trayek yang dimohon adalah merupakan pembaharuan izin pada trayek yang selama ini telah dilayani oleh perusahaan yang bersangkutan dengan baik
 - b. Bahwa untuk ketertiban administrasi perusahaan Ybs. Perlu disatukan keputusan izin trayek dengan mencabut SK. NO. 16/PHB/GSB/2003 tanggal 25 Juni 2003
 - c. Bahwa pada trayek yang dimohon masih dibutuhkan sarana angkutan penumpang dengan mobil bus umum
 - d. Bahwa pada trayek yang dimohon diatas tidak akan mengganggu kelancaran jalannya PO. - PO. Lainnya.
- Mengingat**
- 1. Undang-Undang No. 14 Tahun 1992, tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Tahun 1992 No. 49 Tambahan Lembaran Negara Nomor 1480)
 - 2. Peraturan Pemerintah No. 41 Tahun 1993 tentang Angkutan Jalan (Lembaran Negara Tahun 1993 No. 59, Tambahan Lembaran Negara No. 3527)
 - 3. Keputusan Menteri Perhubungan No. 35 Tahun 2003, tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan Dengan Kendaraan Umum
 - 4. Keputusan Menteri Perhubungan No. 70 Tahun 1993, tentang Tarif Angkutan Penumpang dan Barang di Jalan
 - 5. Peraturan Daerah Propinsi Sumatera Barat Nomor 6 Tahun 2000 tentang Retribusi Izin Trayek
 - 6. Keputusan Gubernur Sumatera Barat Nomor 35 Tahun 2004 tentang Penetapan Jaringan Trayek Angkutan Antar Kota Dalam Propinsi (AKDP) Dalam Trayek Tetap dan Teratur di Propinsi Daerah Tingkat I Sumatera Barat
- Memperhatikan :**
- 1. Surat Gubernur Propinsi Sumatera Barat Nomor : 551.2/600/Perek 2006, tanggal 07-04-200 tentang pembaharuan Izin Trayek AKDP An. PO. TANJUNG JAYA Di. Malalo Kab. Tanah Datar
 - 2. Surat Kepala Dinas Perhubungan Propinsi Sumatera Barat Nomor : 551.21/724/LLAD/2006 Tanggal 23 Maret 2006 tentang pembaharuan Izin Trayek AKDP An. PO. TANJUNG JAYA di Malalo Kab. Tanah Datar

Riwayat Hidup



Pada Tanggal 24 Maret 1989, lahirlah seorang anak perempuan dari pasangan suami istri yang berbahagia yaitu Bapak H. Syafri dan ibuk Hj. Nurma. Anak perempuan ini kemudian di beri nama yaitu Vina Putri Sari.

Pada saat umurnya sudah mencapai 7 tahun, anak ini di beri pendidikan formal di SDN 49 Baing Malalo, Singkarak. Setelah menyelesaikan pendidikan selama 6 tahun di bangku SD, lalu dia melanjutkan pendidikan kejenjang SLTP, pada saat itu dia memilih SLTP MTsN Padang Panjang. Tiga tahun menjalani pendidikan di MTsN dan akhirnya lulus, dia memasuki dunia pendidikan SLTA. Dia menerima pendidikan tingkat SLTA pada SMAN 10 Padang. Setelah tamat dari SMAN 10 Padang, dia melanjutkan pendidikan ke jenjang yang lebih tinggi yaitu pada Perguruan Tinggi. Perguruan Tinggi yang dipilihnya yaitu Universitas Andalas pada Fakultas Hukum jurusan perdata bisnis dan memperoleh gelar sarjana hukum pada tanggal 11 Januari 2012.